

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

**Reihe 7**

**Preise für Verkehrsleistungen**

**Sommer 1960**



W. KOHLHAMMER VERLAG

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

# **PREISE LÖHNE WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN**

**Reihe 7**

**Preise für Verkehrsleistungen**

**Sommer 1960**



Jahrgang 1960 · Nr. 2

VERLAG W. KOHLHAMMER GMBH / STUTTGART UND MAINZ

# Inhalt

	Seite
Abkürzungen und Zeichenerklärungen . . . . .	3
Entwicklung der Verkehrspreise im In- und Ausland, Sommer 1960 . . . . .	4
Schaubilder	
Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs . . . . .	7
Indexziffern der Trampschiffsfrachten . . . . .	7
Tabellenteil	
I. Eisenbahnverkehr	
A. Fahrpreise im Personenverkehr	
Für Personen im Bundesgebiet . . . . .	8
Für Personen im Ausland . . . . .	9
Für Personen im Transitverkehr . . . . .	11
B. Eisenbahnfrachtsätze im Güterverkehr	
Regelklassen und Ausnahmetarife (Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs) . . . . .	11
Frachtangaben für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten . . . . .	12
II. Schiffsverkehr	
A. Indexziffern der Seefrachtraten	
Deutscher Seefrachtenindex . . . . .	13
Index der Trampschiffsfrachten, Großbritannien . . . . .	13
Index der Tankerfrachten, Großbritannien . . . . .	13
Index der Seefrachtraten, Niederlande . . . . .	13
Index der Trampschiffsfrachten, Dänemark . . . . .	13
Index der Seefrachtraten, Norwegen . . . . .	13
Index der Seefrachtraten, Schweden . . . . .	13
Internationaler Trampfrachten-Index, Italien . . . . .	14
B. Sonstige Schiffsverkehrsindices . . . . .	
C. Frachtraten der Trampschifffahrt	
1. im Überseeverkehr	
Bauxit . . . . .	17
Düngemittel . . . . .	17
Erdöl . . . . .	17
Erze . . . . .	16
Espartogras . . . . .	16
Getreide . . . . .	16
Grubenholz . . . . .	17
Kohle . . . . .	17
Kopra . . . . .	16
Schnittholz . . . . .	17
Schrott . . . . .	17
Schwefel . . . . .	16
Schwefelkies . . . . .	16
Zinkkonzentrat . . . . .	17
Zucker . . . . .	16
2. im Küstenverkehr	
Briketts . . . . .	18
Düngemittel . . . . .	19
Eisen und Stahl . . . . .	19
Getreide . . . . .	18
Gips . . . . .	19
Koks . . . . .	18
Papierholz . . . . .	19
Roheisen . . . . .	19
Salz . . . . .	18
Schnittholz . . . . .	19
Steinkohle . . . . .	18
Steine . . . . .	19
D. Frachtsätze der Binnenschifffahrt	
Bims Kies . . . . .	21
Briketts . . . . .	21
Eisen- und Stahlerzeugnisse . . . . .	22
Erze . . . . .	21
Getreide . . . . .	20
Kies . . . . .	21
Mehl . . . . .	20
Mineralöl . . . . .	21
Normalgüter der Güterklassen I bis VI . . . . .	22
Salz . . . . .	22
Schnittholz . . . . .	22
Steinkohle . . . . .	20
E. Durchschnittliche Kleinwasserszuschläge . . . . .	
	23

## III. Luftverkehr

## A. Flugpreise im Personenverkehr

von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

24

## B. Luftfrachtraten im Güterverkehr

von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

Für Waren im Gewicht unter bzw. über 45 kg . . . . . 26

Für Waren mit Spezialluftfrachtraten . . . . . 27

**Abkürzungen, Zeichenerklärungen und Erläuterungen**

AFRA = Average Freight Rate Assessment  
 ETS = European Tramping Schedule  
 EUTRA = Europäischer Trampfrachten-Tarif  
 E = Eilzug  
 D = Schnellzug  
 Bf = Bahnhof  
 Hbf = Hauptbahnhof  
 Vbf = Verschiebebahnhof  
 Pr. = Privat  
 Hj. = Halbjahr  
 MOT = Ministry of Transport  
 USMC = United States Maritime Commission  
 IATA = International Air Transport Association  
 UK = United Kingdom  
 Hbg. = Hamburg  
 Emd. = Emden  
 Rtt. = Rotterdam  
 Antw. = Antwerpen  
 Nordd. = Norddeutsche

BRT = Bruttoregistertonne  
 bzw. NRT = Nettoregistertonne

t. d. w. = Tons deadweight  
 (all told)

c. c. = cubic capacity

Wk. = Westküste  
 Ok. = Ostküste  
 n = Nominell  
 RM = Reichsmark  
 DM = Deutsche Mark  
 bfrs = Belgische Francs  
 dkr = Dänische Kronen  
 ffrs = Französische Francs,  
 ab 1. 1. 1960 NF = Nouveaux Francs  
 lfrs = Luxemburgische Francs  
 hfl = Holländische Gulden  
 nkr = Norwegische Kronen  
 S = Österreichische Schilling  
 skr = Schwedische Kronen  
 sfrs = Schweizer Franken  
 £ = Pfund Sterling  
 s = Shilling  
 \$ = Dollar  
 r = berichtigte Zahlenangabe  
 p = vorläufige Zahlenangabe  
 a. n. g. = andern Orts nicht genannt

Maßeinheit der bei den Klassifikationsgesellschaften eingetragenen Gesamttraumvermessung eines Schiffes einschließlich aller Aufbauten, Betriebs-, Lade- und Gesellschaftsräume bzw. nach Abzug bestimmter Betriebsräume (= 100 Kubikfuß oder 2,8315 cbm).

Gewichtsmäßige Gesamttragfähigkeit oder Brutto-  
 tragfähigkeit eines Schiffes in vollbeladenem Zu-  
 stand in longtons oder metrischen Tonnen ein-  
 schließlich Betriebslasten bis zur sog. Ladelinie.

die räumliche Ladefähigkeit der sog. Bulk-, Schütt-  
 oder Getreideräume, der Ballen- oder Stückgut-  
 räume sowie der Kühl- und der Olladeräume eines  
 Schiffes, gemessen in Kubikfuß (cu. ft. bale) oder  
 Kubikmeter.

**Seite 12:** Eisenbahnfrachten für einige  
 wichtige Waren von den Hauptversand- nach den  
 Hauptempfangsgebieten werden unter Berücksich-  
 tigung der von der Bundesbahnhauptverwaltung  
 mitgeteilten Änderungsdaten der jeweils gelte-  
 n den Regelklassen- bzw. Ausnahmetarife zu Monats-  
 zahlen und als arithmetisches Zwölfmonatsmittel  
 zu Jahreszahlen zusammengefaßt.

**Seiten 13/15:** Monatszahlen der Trampfrach-  
 ten- und sonstigen Schiffsfrachtsindizes  
 stellen, soweit nicht anders angemerkt, die Meß-  
 ziffern der meist gewogenen Durchschnittsfrach-  
 traten der Berichtsmonate, bezogen auf die entspre-  
 chenden Mittelraten des Basiszeitraums, dar. Die  
 Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel der  
 Monatszahlen des jeweiligen Jahres.

**Seiten 16/19:** Monatszahlen der Trampfracht-  
 raten werden als arithmetisches Mittel aus den  
 im angegebenen Monat bekanntgewordenen Ab-  
 schlüssen berechnet. Die Jahreszahlen sind das  
 arithmetische Mittel der Monatszahlen.

**Seiten 20/22:** Monatszahlen der Binnenschiff-  
 frachtsfrachten werden aus den von den ein-

zelnen Frachtausschüssen festgesetzten Tarifen  
 (mitgeteilt vom Bundesministerium für Verkehr,  
 Abteilung Binnenschifffahrt) unter Berücksichtigung  
 der Änderungsdaten errechnet. Die Jahreszahlen  
 sind das arithmetische Mittel dieser Monatszahlen.

**Seiten 24/28:** Flugpreise und Luftfracht-  
 raten werden an Hand der in Frachtlis-  
 ten und Kursbüchern einzelner Fluggesellschaften ver-  
 öffentlichten IATA-Tarife zusammengestellt und,  
 soweit es sich nicht um Stichmonatsangaben han-  
 delt, als arithmetisches Mittel der Monatszahlen  
 in den betreffenden Jahren berechnet.

1 lb = 453,59265 Gramm  
 1 qr = 480 lbs  
 1 Fathom = 216 cbf = 6,116 cbm  
 1 Standard (St. Petersburg) = 165 cbf = 4,6721 cbm  
 1 engl. Meile = 1609,34 m

— an Stelle einer Zahl = nichts vorhanden  
 . an Stelle einer Zahl = kein Nachweis vorhanden  
 ... an Stelle einer Zahl = Angaben liegen zum Zeit-  
 punkt des Druckes noch  
 nicht vor

## Verkehrspreise im In- und Ausland im Sommer 1960

Während der Berichtsmonate wurden im Bundesgebiet (ohne Berlin) für die Gütertarife der Eisenbahn verschiedene Änderungen durchgeführt oder beschlossen. Mit Wirkung vom 6. Juli 1960 wurden die Frachtsätze der Regelklasse A/B des Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifs für 5-t-Ladungen um durchschnittlich 6 vH angehoben. Vom gleichen Datum an wurden auch die 5-t-Sätze einer Reihe von Ausnahmetarifen erhöht. Bei Ausnahmetarifen, die keine ausgerechneten 5-t-Sätze aufweisen, gelten entsprechende Sonderregelungen.

Am 1. Juli hat die Ständige Tariffkommission der Bundesbahn eine Änderung der Stückguttarife in folgender Weise vorgesehen:

1. eine Anhebung der Abfertigungsgebühr von 0,84 auf 1,00 DM je 100 kg
2. die Erhöhung der bei Versendungen im Gewicht bis zu 1000 kg in die Frachtsätze einzurechnenden festen Gebühr von 0,92 DM auf 1,50 DM.
3. eine Erhöhung der Streckenfrachtsätze für Güter bis 100 kg um 7 vH, von 101 bis 500 kg um 3 vH.

Im August hat die Ständige Tariffkommission auch eine Veränderung des Exprefguttarifs in Aussicht genommen, die durchschnittlich eine Frachtverteuerung bringen dürfte.

In den letzten Wochen sind andererseits bei der Bundesbahn auch einige Frachtverbilligungen eingetreten. So wurde am 10. September 1960 nach Genehmigung durch das Bundesverkehrsministerium eine Tarifiermäßigung bei Kohlentransporten der Bundesbahn (zwischen 11 und 23 vH gegenüber dem allgemeinen Kohlenausnahmetarif) und bei Erztransporten (zwischen 8 und 14 vH gegenüber dem allgemeinen Erztarif), sofern diese in geschlossenen Zügen gefahren werden, in Kraft gesetzt.

Im Zuge der Hilfsmaßnahmen für den Kohlenbergbau wurde am 1. Juli 1960 die sogenannte Kohlenfrachthilfe eingeführt, die auf Stein- und Pechkohlefrachten (nicht aber auf Braunkohle) gewährt wird. Die Frachthilfe ist eine pauschale Rückvergütung in Höhe von 8,6 vH auf Kohlentransporte der Bahn und der Binnenschifffahrt. Nach den Bestimmungen des Gesetzes werden die Rückvergütungen aus dem Aufkommen der Heizölsteuer gezahlt.

Zu erwähnen ist auch der Beschluß der Bundesregierung, den Verkehrsträgern im Hinblick auf eine stärkere Liberalisierung der Verkehrspreise eine gewisse Tarifautonomie zu ermöglichen. Zu diesem Zweck soll für einen wesentlichen Teil der Ausnahmetarife auf die vorherige Genehmigung des Bundesverkehrsministeriums verzichtet werden. Die Tarifänderung soll dem Bundesverkehrsministerium hiernach nur noch angezeigt werden. In diesem Zusammenhang wurden auf einer Sitzung des Bundeskabinetts am 24. August 1960 Richtlinien für die künftige Gestaltung der Tarife für Schiene, Straße und Binnenschifffahrt sowie vier Novellen zum Allgemeinen Eisenbahngesetz, Bundesbahngesetz, Güterkraftverkehrsgesetz und Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr beschlossen.

Aus dem Ausland wurden nur wenig Tarifveränderungen der Eisenbahnen bekannt. In Großbritannien revidierte man zu Mitte Juni den Personentarif der Bahnen, so daß sich für mittlere Strecken eine Verbilligung ergab. Anfang Juli hat das polnische Verkehrsministerium eine Erhöhung der Eisenbahn-Frachttarife verfügt, die in Einzelfällen bis zu 95 vH geht. In der Begründung hierzu wurde auf das Defizit der Bahn hingewiesen. In den Niederlanden sind ab 1. Juli 1960 die Eisenbahngütertransporte

für große Wagenladungen um 6 bis 8 vH billiger geworden. Ähnlich wie in Deutschland wird in Belgien mit der Verkündung eines Gesetzes zur Errichtung eines Fonds für die Gesundung des Kohlenmarktes (im belgischen Staatsanzeiger vom 1. August 1960) der Kohlentransport subventioniert. Dem Fonds werden ebenfalls durch eine Sonderabgabe auf Heizöl Mittel zugeführt.

Bei den deutschen Binnenschiffahrtsfrachten ergaben sich nur kleinere Korrekturen. Unter den ausgewiesenen Frachtsätzen wurde lediglich der Tarif für Salz von Heilbronn nach Köln ab 15. Juli von 4,20 DM/t auf 4,00 DM/t ermäßigt. Bedeutsam ist hingegen ein neues Kalkulationsschema für die Tankschiffsfrachten der Binnenschifffahrt, das der Frachtausschuß für den Tankschiffsverkehr in mehrfachen Verhandlungen erarbeitet hat. Es wurde als Basis für die Umstellung der bestehenden und für die Errechnung neuer Frachten von und nach Plätzen des Rheinstrom- und westdeutschen Kanalgebietes sowie Weserplätzen unterhalb der Schleuse Bremen ab 1. August 1960 angenommen. Die Selbstkostenorientierung der Frachten ist dadurch verstärkt worden, daß man die Mineralölfrachten nach dem spezifischen Gewicht des Gutes für Leichtöl, Dieselöl und schwere Produkte differenzierte. Für die Gruppierung der Tankschiffsfrachten ist folgende Aufteilung der Warengruppen maßgebend:

1. leichte Produkte mit spezifischem Gewicht bis 0,774
2. mittelschwere Produkte mit spezifischem Gewicht von 0,775 bis 0,899
3. schwere Produkte mit spezifischem Gewicht von 0,900 und mehr.

Die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt auf den Wasserstraßen des Bundesgebietes betrug im letztbekannten Monat, Juni 1960, 14,7 Mill. t. Sie lag damit um 0,9 Mill. t (6,7 vH) über der im Juni 1959, jedoch um 0,4 Mill. t (2,5 vH) unter der im Vormonat.

Von April bis Juni/Juli 1960 haben die Frachtraten in der Küstenschifffahrt überwiegend (etwa zwischen 9 und 14 vH) angezogen, vor allem für Getreide, Kohlen, Düngemittel, Steine und Schnittholz. Geringere Raten ergaben sich hingegen hauptsächlich beim Transport von Eisen und Stahl. Anfang August wurde für die Kohlentransporte von Emden nach Hamburg und Schleswig-Holstein mit Einheiten der Küstenschifffahrt bei der Bundesregierung ein Antrag auf Gewährung der 8,6%igen Frachthilfe gestellt, die, wie weiter oben ausgeführt, ab 1. Juli 1960 bei Transporten der Bundesbahn und der Binnenschifffahrt in Anwendung kommt. Damit soll dem gebrochenen Verkehr über Emden die Konkurrenz mit dem Binnenwasserweg über den Mittellandkanal erleichtert werden.

Nach einer Statistik des Verbandes Deutscher Küstenschiffer e.V. haben sich seit dem Wiederaufbau der deutschen Küstenschifffahrt nach dem Kriege die Geschäfte nach Tonnagebestand und Transportmenge günstig entwickelt. Der Beschäftigungsrückgang in der Seeschifffahrt hatte nur geringe Auswirkungen.

	Durchschnittlicher Ladetonnagebestand	Transportmenge
	in Tonnen	
1948	154 000	2 369 000
1955	253 000	7 058 000
1959	378 000	10 747 000

Die Gesamttransporte der Küstenschifffahrt erhöhten sich seit 1948 um das Viereinhalbfache, während der Tonnagebestand nur um das Zweieinhalbfache anstieg. Hierbei sind die erheblich längeren Reisstrecken infolge der immer bedeutsamer gewordenen Auslandsfahrt zusätzlich zu berücksichtigen.

Besonders unter dem Eindruck der während der Sommerflaute geringeren Tonnagenachfrage waren die Abschlußraten in der internationalen Trampschifffahrt während der Berichtszeit meist rückläufig. Mit von Bedeutung war auch die starke Beschäftigung von Tankschiffen in der Getreidefahrt. Die verschiedenen Seefrachtenindices hatten zwischen April und Juli 1960 fast durchweg eine nachgebende Tendenz. Im ganzen lag das Niveau der Trampfrachtenindices im Juli 1960 indes noch um rund 5 vH über dem im gleichen Monat des Vorjahres.

Die Indices der einzelnen Länder wiesen im Juli 1960 gegenüber April 1960 und Juli 1959 (Zahlen in Klammern, Veränderungen gegenüber Vorjahr) folgende Veränderungen auf: Deutschland — 14 vH (+ 3 vH), Großbritannien — 6 vH (+ 2 vH), Niederlande — 11 vH (Juni 1960 gegenüber Juli 1959 — 9 vH), Norwegen — 4 vH (+ 6 vH), Schweden + 1 vH (+ 12 vH), Italien (Juni 1960) — 6 vH (+ 3 vH). Nach den einzelnen Gruppen des britischen Reisecharterindex ermäßigten sich während des Berichtsquartals vor allem die Tagesraten für Getreide (— 16 vH), Zucker (— 10 vH), Erz (— 1 vH), Düngemittel (gegenüber März 1960 — 3 vH) und Holz (— 1 vH), wogegen für Kohle (+ 13 vH) und daneben auch für Esparto (+ 5 vH) ein Anstieg ausgewiesen wurde. Die Entwicklung der Tagesraten für ausgewählte Güter und Verkehrsrelationen ist der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

	1958	1959	1960	
	D	D	Juli	April Juli
			s je lgt	
Getreide vom US-Golf nach Großbritannien	45.9	49.5	45.11	58.5 44.10
Zucker von Mauritius nach Großbritannien	58.7	62.11	58.0	70.0 55.0
Kohle von Hampton Roads nach Rotterdam	24.2	23.0	20.6	25.0 25.6
Holz (Schnitt- und Bauholz) von unterer Zone Finnlands nach Großbrit.-Ostküste <sup>1)</sup>	180.5	187.4	177.6	212.2 244.10
Erz von Marmagoa nach Großbrit./Kont.	43.3	48.4	48.0	52.4 <sup>2)</sup> 41.5
Phosphat von Casablanca nach Antw./Rotterdam	19.8	19.9	19.10	20.0 21.3 <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> s je Standard. — <sup>2)</sup> Vormonat.

Die Frachteinnahmen haben sich entsprechend dem von W. G. Weston, London, herausgegebenen Activity-Index im Juli 1960 gegenüber dem Monat April um 13 vH ermäßigt, waren indes noch immer um 6 vH höher als im Juli 1959. Der von der gleichen Londoner Firma berechnete Rentabilitätsindex der in der Getreidefahrt eingesetzten Tankschiffe (Grain-Tanker-Index) ist unter dem Einfluß der gesunkenen Getreideraten von 269 im April auf 193 im Juli zurückgefallen (Rentabilitätsgrenze 120). Am 1. August 1960 lagen etwa 6700 tdw deutsche und 230 600 tdw britische Tramp-tonnage für 4 Wochen und länger auf.

Auch die Zeitcharterraten tendierten während der Berichtszeit nach unten. Sie lagen im Juli jedoch noch um durchschnittlich 20 vH höher als zur gleichen Zeit des Vorjahres. Von April auf Juli 1960 ergaben sich für die einzelnen Länderindices folgende Veränderungen: Großbritannien — 6 vH, Niederlande — 5 vH und Norwegen — 14 vH. Der Zeitcharter-Volumen-Index, eine Indexziffer der mindestens 14 Monate in Charter befindlichen Tonnage (W. G. Weston, London), ermäßigte sich während des Berichtsquartals um 41 vH, wies aber immer noch ein um 7 vH höheres Niveau als im Juli 1959 auf.

Im Gegensatz zu den übrigen Zweigen der Seeschifffahrt haben sich in der Tankerfahrt bei etwas belebter Nachfrage, besonders von Seiten Japans, in den letzten Wochen die Frachtraten vielfach leicht erhöht. Einen Einfluß auf diese Entwicklung hatten auch die Ende Juni vorgenommenen großen Tankercharterungen durch die Sowjetunion für Fahrten vom Persischen Golf. Die Indices der einzelnen Länder für die Tagesraten in der Tankerschifffahrt wiesen im Juli gegenüber April 1960 bzw. gegen Juli 1959 (Prozentzahl in Klammer) folgende Veränderungen auf: Deutschland + 6 vH (+ 9 vH), Großbritannien + 1 vH (+ 5 vH), Norwegen + 7 vH (— 14 vH) und Schweden + 5 vH (+ 2 vH). Die Durchschnittsfrachtrate aus den kurz- und langfristigen Abschlüssen, einschließlich der Transportkosten der Hausflotten der Ölgesellschaften (die sogenannte AFRA-Rate) lag im 2. Quartal 1960 für Tanker von 13 500 bis unter 25 000 tdw (AFRA-GP) mit 98,6 (Scale=100) nur wenig über dem Stand des 1. Quartals (97,9), jedoch um 10 vH unter der Ziffer für das 2. Quartal 1959 (109,5). Die entsprechenden Indices für Großtanker ab 25 000 tdw (AFRA-LV) lauten: 2. Quartal 1960 87,4, 1. Quartal 1960 87,7, 2. Quartal 1959 95,7. Umgerechnet auf die Relation Karibische See/UK ergab sich im 2. Quartal 1960 für mittlere Tanker eine Durchschnittsfrachtrate von 32,1 s je lgt gegenüber einer mittleren Rate aus den bekanntgewordenen Tagesabschlüssen von 13,1 s je lgt, in der Relation Persischer Golf/UK eine Durchschnittsrate von 55,0 s je lgt gegenüber einer mittleren Abschlußrate für die Tagesfahrt von 23,1 s je lgt. Die leichten Erhöhungen der Abschlußraten lassen jedoch nicht darüber hinwegsehen, daß das Rateniveau im ganzen heute wie seit Jahren stark gedrückt ist. Die Nachfrage nach freiem Schiffsraum für transatlantische Öltransporte ist zur Zeit auf den niedrigsten Stand seit Jahren gefallen. Die Fahrten werden in wachsendem Maße durch die Hausflotten der Ölgesellschaften und der von ihnen auf Zeit gecharterten Schiffe durchgeführt. Andererseits macht sich auch das ständige Anwachsen der Tankertonnage bemerkbar. Nach Schätzungen der Londoner Firma Davis & Newman Ltd. betrug die Welttankertonnage im Juni rund 65,13 Mill. tdw, das sind 3,79 Mill. tdw mehr als im Vorjahr. Tankschiffe mit zusammen 6,15 Mill. tdw lagen im Juli auf. Rund 1,75 Mill. tdw waren im gleichen Monat in der Getreidefahrt tätig.

Die Seefrachten im Linienverkehr stellten sich nach dem entsprechenden deutschen Index im Juli durchschnittlich leicht höher als im April d. J. (Index 2. Hj. 1954=100: 121,7 gegen 121,5). Das Bundesministerium für Verkehr weist dabei auf höhere Raten nach der Ostküste Mexikos und im einkommenden Verkehr von Westafrika hin. Aus den Fachveröffentlichungen wurden während der Berichtszeit die nachstehenden durchgeführten oder geplanten Ratenveränderungen bekannt: Ende Juli kündigte die North-Continent-Spain-Conference eine Ratenerhöhung noch unbekannten Ausmaßes im süd- und nordgehenden Verkehr mit Spanien an. Etwa zur gleichen Zeit wurden von den Reedereien der North-Continent-Portugal-Conference (Southbound) und der Portugal-North-Continent-Conference (Northbound) ab 26. September einige kleinere Frachterhöhungen für Fahrten nach Leixoes und Oporto vorgesehen. Mit Wirkung vom 1. August entfällt im Verkehr mit Portugal auch die bisher zeitweilig gewährte Frachtermäßigung in Höhe von 10 vH; die in einigen Sonderfällen gegenüber den Tarifraten vorübergehend gültigen Ermäßigungen entfallen gleichfalls.

Eine 10%ige Anhebung der Frachtraten (von der allerdings einige Güter ausgenommen sind) in den Fahrten West-Italien/Sizilien und Sizilien/Großbritannien ab 1. August haben gleichfalls im Juli Mitglieder der UK/West-Italy-Conference und der Italy/Sicily/London-Conference beschlossen. Die in der Fahrt zwischen Hamburg, Bremen und der Westküste Marokkos verkehrenden Linienreedereien vereinbarten Anfang Juni, mit Wirkung vom 1. August die Frachtsätze um 10 vH zu steigern. Nach einem entsprechenden Beschluß Ende Juni werden die Mitgliedsreedereien der Continent-Near-East-Conference die Stückgutraten in der Nahostfahrt ab 1. Oktober 1960 um 15 vH erhöhen.

Ab 15. August 1960 haben die Associated-Continental-Persian-Gulf-Lines-Conference sowie die Associated-Mediterranean-Persian-Gulf-Lines-Conference die Conges-

tion-Surcharge für den Hafen Damman aufgehoben, nachdem sich dort die Abfertungsverhältnisse verbessert haben. Zu Mitte Juli war bereits die entsprechende Surcharge (20 vH) für den Hafen von Umm Said beseitigt worden. Aus der Afrika-Fahrt wurde bekannt, daß die in der sogenannten Brussels Entente zusammengeschlossenen Reedereien ab 1. Juni 1960 die Frachtraten im Verkehr von den nordeuropäischen Häfen nach dem Kongo und nach Ruanda Urundi (via Kongo-Fluß) sowie nach Lobito um 5 vH angehoben hatten. Unverändert blieben indessen nach einer entsprechenden Mitteilung der West-African-Lines-Conference, die Holzraten in der Westafrika-Fahrt.

Infolge einer Verteuerung der Landing-, Storing- und Delivery-Gebühren im Westindien-Verkehr sind die ausgehenden Frachtraten von Großbritannien, dem nord-europäischen Kontinent und Skandinavien nach Barbados, Trinidad, Demerara sowie den Windward- und Leeward-Inseln mit Wirkung vom 1. Juni 1960 etwas verändert worden. In der Brasilien/La Plata-Fahrt werden nach Mitteilung der entsprechenden Konferenzen (Outward-Continental-River-Plate-Freight-Conference und Outward-Continental-Brazil-Freight-Conference) am 1. Oktober 1960 höhere Raten in Kraft treten. Das Ausmaß der Verteuerung ist noch nicht bekannt.

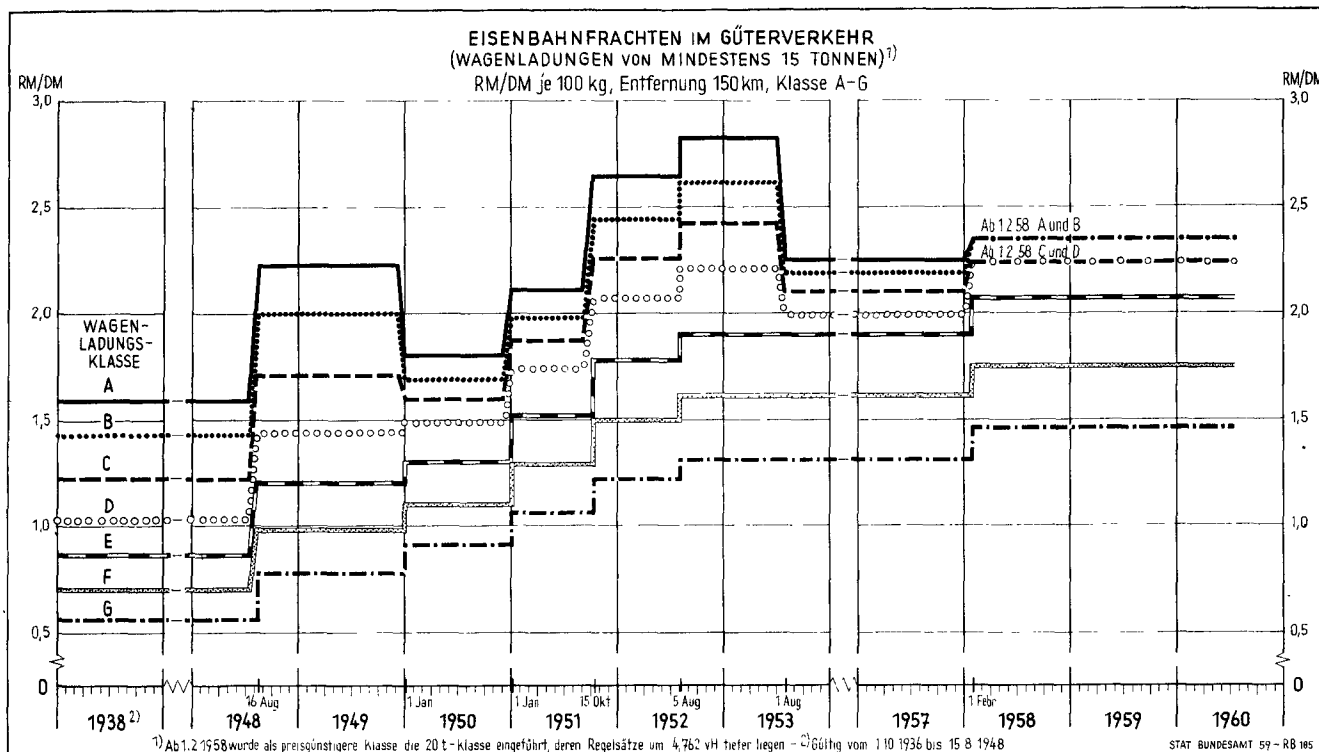
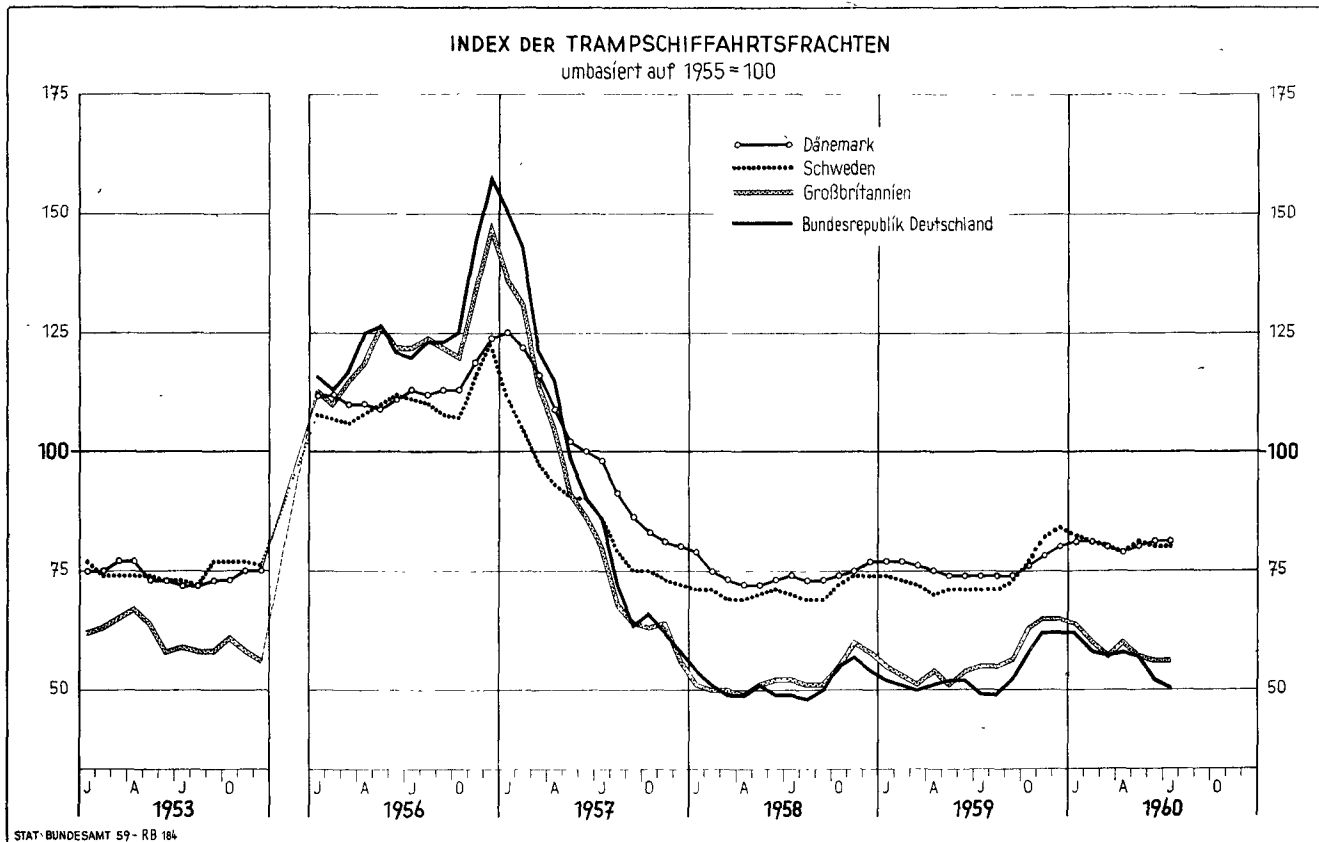
In der Fernostfahrt haben die Mitglieder der Outward-Continent-Australia-Conference Ende Juli beschlossen, die ausgehenden Frachtraten, beginnend mit dem 1. Oktober 1960, um etwa 7,5 vH anzuheben. Im einkommenden Verkehr (von Australien) sollen die Linienfrachten bereits ab 1. September eine Verteuerung um durchschnittlich 6 vH erfahren. Im Anschluß an die Ratenänderungen im Australien-Verkehr hat Ende August die New Zealand-Lines-Conference bekanntgegeben, daß auch die Linienraten im ausgehenden Verkehr von Großbritannien und dem Kontinent nach Neuseeland mit Wirkung vom 1. November 1960 um 7 vH heraufgesetzt werden.

Gemäß einer Mitteilung der IATA werden im Flugverkehr zwischen Europa und New York die Personenflugpreise für Rundreisen in der Economy-Class um 25 vH ermäßigt. Die Rundreise Hamburg/New York (und zurück) wird damit nur noch 1788 DM (im Düsenverkehr) kosten. Ab 1. Juli 1960 haben alle IATA-Gesellschaften auf der Nordatlantikroute die Touristenklasse fallengelassen.

Es gibt nunmehr auf dieser Strecke nur noch die 1. Klasse und die Economy-Class. Ab 1. Oktober sind auch Preissenkungen in der Touristenklasse bis zu 10 vH auf den Flugrouten zwischen Europa und dem Fernen Osten geplant, hingegen einige Verteuerungen der ersten Klasse. Die den IATA-Bestimmungen nicht unterliegenden Inlandsflugpreise wurden in Schweden ab 1. Juli für einige Strecken um etwa 13 vH erhöht. Das Überwachungs- und Aufsichtsamt des zivilen Flugverkehrs in den Vereinigten Staaten hat 12 amerikanischen Fluggesellschaften vom gleichen Zeitpunkt an gestattet, die inländischen Flugpreise um 2,5 vH zuzüglich 1 \$ für den Flug in einer Richtung zu erhöhen.

Auf Grund früherer Beschlüsse der IATA-Konferenzen ergaben sich auch bei den im Bericht ausgewiesenen Spezialfrachten verschiedene Verbilligungen. Die im deutschen Luftfrachtkontor zusammengeschlossenen Luftfrachtspediteure haben im Juni die Einrichtung eines neuen Luftfrachtverkehrs nach Teheran und nach Plätzen in Mittel- und Fernost bekanntgegeben. Die Normalrate (unter 45 kg Gesamtgewicht) nach Teheran beträgt z. B. bei Verladung über die Spediteure 1,75 \$ je kg gegenüber 2,31 \$ bei Direktabschluß mit den IATA-Gesellschaften. Die deutsche Luftverkehrsgesellschaft will auf der am 19. September in Cannes beginnenden Verkehrskonferenz der IATA eine Reform des Luftfrachttarifs im Atlantikverkehr beantragen. Eine allgemeine Neugestaltung der Luftfrachtbestimmungen war auch vor einiger Zeit seitens der deutschen Spediteure gefordert worden. Von technischen Experten wird andererseits betont, daß die gegenwärtig meist aus früher im Personenverkehr eingesetzten Maschinen bestehenden Frachtluftflotten unrationell arbeiten. Erst mit der stärkeren Einführung von speziellen Frachtflugzeugen (unter anderem auch Düsenfrachtern) könnte das Raten-system sinnvoll geändert werden.

Am Luftchartermarkt wurde während der Berichtszeit eine gute Beschäftigung erzielt. Zunächst ergab sich eine Verstärkung der Abschlüsse durch Reisegesellschaften (für den Urlaubsverkehr) und die Nachfrage im Zusammenhang mit der Kongokrise. Während diese Auftragswelle langsam abebbt, rechnete man sich durch die Olympischen Spiele in Rom noch eine gute Auslastung für einige Wochen aus. Auf der Fernostroute wurden wieder vor allem Schiffsbesatzungen und Schiffersatzteile geflogen.





# I. Eisenbahnverkehr

## A. Fahrpreise im Personenverkehr

### 1. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Bundesgebiet \*)

a) Sätze<sup>1)</sup> in RM/DM in allen Zügen

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>	1. Klasse <sup>2)</sup>	2. Klasse <sup>2)</sup>
Einfache Fahrt								
ab 1. 6. 1932 .....	2,90	2,00	11,60	8,00	29,00	20,00	58,00	40,00
ab 1. 4. 1946 .....	5,80	4,00	23,20	16,00	58,00	40,00	116,00	80,00
ab 25. 7. 1948 .....	4,40	3,00	17,40	12,00	44,00	30,00	87,00	60,00
ab 15. 10. 1951 .....	5,10	3,40	21,00	14,00	51,00	34,00	105,00	70,00
ab 1. 2. 1958 .....	5,70	3,80	24,00	16,00	55,50	37,00	115,50	77,00
Hin- und Rückfahrt								
ab 1. 6. 1932 .....	5,80	4,00	23,20	16,00	58,00	40,00	116,00	80,00
ab 1. 4. 1946 .....	11,60	8,00	46,40	32,00	116,00	80,00	232,00	160,00
ab 25. 7. 1948 .....	8,80	6,00	34,80	24,00	88,00	60,00	174,00	120,00
ab 15. 10. 1951 .....	9,00	6,00	37,50	25,00	84,00	56,00	147,00	98,00
ab 1. 2. 1958 .....	10,20	6,80	42,00	28,00	91,50	61,00	159,00	106,00

b) Eil- und Schnellzugzuschläge in RM/DM

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	Geltungsbereich in km				
	1—75	76—150	151—225	226—300	über 300
Eilzugzuschläge					
ab 1. 6. 1932—22. 5. 1954..	Für Eilzugzuschläge galten die halben Sätze der Schnellzugzuschläge				
ab 23. 5. 1954 (alle Klassen)	Mit Wirkung vom 23. 5. 1954 kamen die Eilzugzuschläge in Fortfall				
Schnellzugzuschläge					
ab 1. 6. 1932 2. Kl. ...	1,00	2,00	3,00	4,00	5,00
3. Kl. ...	0,50	1,00	1,50	2,00	2,50
ab 1. 1. 1945 2. Kl. ...	3,00	3,00	3,00	3,00	5,00
3. Kl. ...	1,50	1,50	1,50	1,50	2,50
ab 1. 4. 1946 2. Kl. ...	6,00	6,00	6,00	6,00	10,00
3. Kl. ...	3,00	3,00	3,00	3,00	5,00
ab 25. 7. 1948 <sup>3)</sup> 2. Kl. ...	1,50	3,00	4,50	6,00	6,00
3. Kl. ...	1,00	2,00	3,00	4,00	4,00
ab 15. 10. 1951 2. u. 3. Kl.	1,00	2,00	3,00	4,00	4,00
ab 23. 5. 1954 alle Klassen	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00

c) Fernschnellzugzuschläge (zuzügl. zum Schnellzugzuschlag) in RM/DM<sup>4)</sup>

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	1. Klasse <sup>2)</sup>		2. Klasse <sup>2)</sup>	
	bis 300 km	über 300 km	bis 300 km	über 300 km
ab 19. 10. 1936 ....	2,00	3,00	1,00	1,50
ab 1. 4. 1946 ....	4,00	6,00	2,00	3,00
ab 25. 7. 1948 ....	3,00	3,00	2,00	2,00
ab 15. 10. 1951 ....		2,00		
ab 23. 5. 1954 ....		4,00		

d) Preise für Schlafwagenplätze der Deutschen Schlafwagengesellschaft in DM

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	1. Kl.			2. Kl.						3. Kl.	
				Einbettabteil			Zweibettabteil			3. Kl.	
	bis 600 km		über 600 km	bis 600 km		über 600 km	bis 600 km		über 600 km	alle Entfernungen	
bis 14. 2. 1951... ..	25,00		29,00	15,00		17,50	12,50		14,50	10,00	
ab 15. 2. 1951.....	30,00			17,50		20,00	15,00		17,00	10,00	
ab 12. 2. 1953.....	35,00			21,00		24,00	18,00		20,00	12,00	
ab 1. 3. 1955.....	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	501—700 km	über 700 km	bis 500 km	über 500 km
	26,00	29,00	32,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10,00	11,00
	1. Klasse									2. Klasse	
ab 3. 6. 1956 a) ..... ab 1. 3. 1958 .....	Einbettklasse *)			Spezialklasse			Doppelbettklasse			Touristenklasse	
	30,00	33,00	36,00	17,00	19,00	21,00	16,00	17,00	18,00	10 00	11,00
	32,50	36,00	39,00	18,50	21,00	23,00	17,50	18,50	20,00	11,00	12,00

\*) Vor dem 6. Juli 1959 galten im Saarland besondere Tarife in ffrs.

<sup>1)</sup> Der Grundpreis für 1. Klasse stellte sich ab 1. 6. 1932 auf 8,7 Rpf, ab 1. 4. 1946 auf 17,4 Rpf, ab 25. 7. 1948 auf 13,1 Dpf und ab 15. 10. 1951 auf 13,8 Dpf. —  
<sup>2)</sup> Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — <sup>3)</sup> Ab 25. 7. 1948 Geltungsbereiche 1—100, 101—200, 201—300 und über 300 km. — <sup>4)</sup> Für die Benutzung von Trans-Europ-Expresszügen (TEE-Zügen) sind zuzüglich zum Schnell- und Fernschnellzugzuschlag folgende Sonderzuschläge zu zahlen: bis 225 km = DM 4,00; jede weiteren 50 km DM 1,00; ab 475 km = DM 10,00. — <sup>5)</sup> Bei der Einbettklasse ist zusätzlich ein Eisenbahnzuschlag für bis 300 km = DM 3,00, bis 500 km = DM 6,00, 501 bis 700 km = DM 9,00 und über 700 km = DM 12,00 zu zahlen. — a) Ab 3. 6. 1956 fällt die bisherige 3. Klasse weg. Entsprechend der Neueinteilung gelten neue Bezeichnungen für die Preise für Schlafwagenplätze. Ein Vergleich mit den vorangegangenen Zahlen ist nur bedingt möglich.

## 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: August 1960

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km	
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>
<b>Belgien, Sätze in bfrs Einfache Fahrt</b>								
bis 30. 11. 1949	64,00	37,00	252,00	145,00	—	—	—	—
ab 1. 12. 1949	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
ab 1. 7. 1952	70,00	41,00	277,00	159,00	—	—	—	—
ab 1. 8. 1956	70,00	43,00	278,00	169,00	—	—	—	—
ab 15. 3. 1959	73,00	45,00	288,00	179,00	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
bis 30. 11. 1949	102,00	59,00	408,00	232,00	—	—	—	—
ab 1. 12. 1949	119,00	69,00	471,00	271,00	—	—	—	—
ab 1. 7. 1952	119,00	76,00	383,00	259,00	—	—	—	—
ab 1. 8. 1956	119,00	79,00	386,00	274,00	—	—	—	—
ab 15. 3. 1959	124,00	84,00	398,00	290,00	—	—	—	—
<b>Dänemark, Sätze<sup>2)</sup> in dkr Einfache Fahrt</b>								
ab 1. 8. 1946	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
ab 1. 6. 1950	5,70	3,80	22,50	15,00	39,00	26,00	—	—
ab 1. 6. 1951	6,00	4,00	24,00	16,00	42,60	28,40	—	—
ab 1. 5. 1953	6,80	4,50	27,00	18,00	48,00	32,00	—	—
ab 1. 10. 1954	7,40	4,90	29,40	19,60	52,20	34,80	—	—
ab 1. 8. 1959	9,00	6,00	36,00	24,00	63,00	42,00	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
ab 1. 8. 1946	8,60	5,70	33,80	22,50	58,50	39,00	—	—
ab 1. 6. 1950	10,30	6,90	40,50	27,00	70,20	46,80	—	—
ab 1. 6. 1951	10,80	7,20	43,20	28,80	76,20	50,80	—	—
ab 1. 5. 1953	11,60	7,70	46,00	30,60	81,60	54,40	—	—
ab 1. 10. 1954	12,60	8,40	50,00	33,40	88,80	59,20	—	—
ab 1. 8. 1959	13,60	9,00	54,00	36,00	94,00	63,00	—	—
<b>Frankreich, Sätze in ffrs (Ab 1. 1. 1960 100 ffrs = 1 N F) Einfache Fahrt <sup>3)</sup></b>								
1950	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1951	273	208	1 074	818	2 649	2 018	5 274	4 018
1952	325	260	1 278	1 023	3 153	2 523	6 278	5 023
ab 15. 5. 1953	408	325	1 595	1 278	3 935	3 153	7 885	6 278
ab 3. 6. 1956	460	330	1 790	1 280	4 410	3 150	8 790	6 280
ab 6. 1. 1958	550	350	2 150	1 390	5 300	3 430	10 550	6 830
ab 1. 1. 1959	620	420	2 450	1 640	6 050	4 040	12 050	8 040
<b>Italien, Sätze in Lire Einfache Fahrt</b>								
1950	380	225	1 520	900	3 710	2 180	6 900	4 060
ab 1. 8. 1952	400	235	1 600	940	3 900	2 290	7 250	4 270
ab 10. 12. 1953	500	295	2 000	1 180	4 870	2 870	8 770	5 170
ab 1. 8. 1956	580	330	2 320	1 290	5 800	3 250	10 500	5 800
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1950	760	450	3 040	1 800	7 420	4 360	13 800	8 120
ab 1. 8. 1952	640	380	2 560	1 500	7 800	4 580	14 800	8 540
ab 10. 12. 1953	800	470	3 200	1 880	9 740	5 740	17 540	10 340
ab 1. 8. 1956	1 000	560	3 940	2 200	11 600	6 500	21 000	11 600
<b>Jugoslawien, Sätze in Dinar für Personenzüge Einfache Fahrt <sup>3)</sup></b>								
1950	102	68	402	268	1 008	672	2 014	1 342
1951	306	204	1 206	804	3 024	2 018	6 042	4 026
1952	270	180	1 080	720	2 700	1 800	5 400	3 600
1953	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1954	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
1955	234	156	882	588	1 620	1 080	3 240	2 160
ab 1. 2. 1956	318	212	1 026	684	1 800	1 200	3 564	2 376
ab 1. 3. 1957	312	208	1 026	684	2 208	1 472	4 380	2 920
ab 1. 1. 1959	360	240	1 182	788	2 544	1 696	5 040	3 360
<b>für Schnellzüge — aller Art Einfache Fahrt <sup>3)</sup></b>								
1950	153	102	604	402	1 512	1 008	3 022	2 014
1951	459	306	1 812	1 206	4 536	3 024	9 066	6 042
1952	207	138	1 620	1 080	4 050	2 700	8 100	5 400
1953	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
1954	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
1955	351	234	1 324	882	2 430	1 620	4 860	3 240
ab 1. 2. 1956	478	318	1 540	1 026	2 700	1 800	5 346	3 564
ab 1. 3. 1957 <sup>4)</sup>	612	508	1 326	984	2 508	1 772	4 680	3 220
ab 1. 1. 1959	660	540	1 482	1 088	2 844	1 996	5 340	3 660
<b>Luxemburg, Sätze in lfrs Einfache Fahrt</b>								
1950	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1951	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1952	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1953	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
1954	60,00	42,00	—	—	—	—	—	—
ab 6. 6. 1957	72,00	50,00	—	—	—	—	—	—
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
1950	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1951	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1952	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1953	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
1954	102,00	71,00	—	—	—	—	—	—
ab 6. 6. 1957	123,00	85,00	—	—	—	—	—	—
<b>Niederlande, Sätze in hfl Einfache Fahrt</b>								
bis 31. 1. 1950	2,35	1,65	7,90	5,50	—	—	—	—
ab 1. 2. 1950	2,50	1,75	8,35	5,80	—	—	—	—
ab 1. 2. 1952	2,75	1,90	9,60	6,60	—	—	—	—
ab 1. 9. 1955	2,90	2,00	10,70	7,40	—	—	—	—
ab 1. 4. 1957	3,15	2,20	11,50	8,00	...	...	...	...
<b>Hin- und Rückfahrt</b>								
bis 31. 1. 1950	3,70	2,60	14,75	10,25	—	—	—	—
ab 1. 2. 1950	4,30	3,00	15,55	10,80	—	—	—	—
ab 1. 2. 1952	4,65	3,20	16,60	11,50	—	—	—	—
ab 1. 9. 1955	4,90	3,40	18,40	12,80	—	—	—	—
ab 1. 4. 1957	5,40	3,75	20,20	14,00	...	...	...	...

<sup>1)</sup> Vor Aufhebung der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. — <sup>2)</sup> Die Sätze verstehen sich bei Dänemark für 1. Klasse und Gemeinschaftsklasse ohne Schnellzugzuschlag. — <sup>3)</sup> Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — <sup>4)</sup> Ab 1. 3. 1957 sind zusätzlich zu den Grundpreisen für Personenzüge bei Benutzung von Schnellzügen 300 Dinar bzw. von Expresszügen 600 Dinar zu zahlen.

noch: 2. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Ausland

Stand: August 1960

Jahr und Stichtag der Neufestsetzung	50 km		200 km		500 km		1000 km					
	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>	1. Klasse <sup>1)</sup>	2. Klasse <sup>1)</sup>				
Norwegen, Sätze in nkr Einfache Fahrt <sup>2)</sup>												
1950—30. 4. 1952 .....	8,50	4,80	34,00	19,00	85,00	47,50	127,50	71,50				
ab 1. 5. 1952 .....	9,00	5,00	36,00	20,00	90,00	50,00	135,00	75,00				
ab 1. 10. 1954 .....	12,00	8,00	34,50	23,00	79,50	53,00	117,00	78,00				
ab 1. 11. 1955 .....	8,70	5,80	34,50	23,00	86,30	57,50	129,50	86,30				
Österreich <sup>3)</sup> , Sätze in S Einfache Fahrt <sup>2)</sup>												
1950 .....	12,00	8,00	48,00	32,00	99,00	66,00	135,00	90,00				
ab 1. 9. 1951 .....	15,00	10,00	60,00	40,00	139,50	93,00	220,50	147,00				
ab 1. 1. 1954 .....	18,90	12,60	75,00	50,00	174,60	116,40	276,00	184,00				
Schweden, Sätze in skr Einfache Fahrt												
1950 .....	5,85	3,90	22,50	15,00	42,30	28,20	65,70	43,80				
ab 1. 5. 1951 .....	6,00	4,00	24,00	16,00	50,25	33,50	76,50	51,00				
ab 1. 4. 1952 .....	6,60	4,40	26,40	17,60	55,50	37,00	84,00	56,00				
ab 1. 6. 1955 .....	7,80	5,20	30,00	20,00	61,50	41,00	90,00	60,00				
ab 1. 1. 1957 .....	8,70	5,80	33,00	22,00	69,00	46,00	99,00	66,00				
ab 1. 2. 1958 .....	9,30	6,20	34,80	23,20	72,00	48,00	105,00	70,00				
ab 1. 9. 1959 .....	9,00	6,00	32,90	22,60	76,50	50,00	111,00	74,00				
Hin- und Rückfahrt												
1950 .....	8,85	5,90	33,75	22,50	84,60	56,40	131,40	87,60				
ab 1. 5. 1951 .....	9,90	6,60	39,00	26,00	93,00	62,00	135,00	90,00				
ab 1. 4. 1952 .....	10,80	7,20	43,50	29,00	103,50	69,00	148,50	99,00				
ab 1. 6. 1955 .....	12,00	8,00	46,50	31,00	103,50	69,00	151,50	101,00				
ab 1. 1. 1957 .....	13,20	8,80	52,50	35,00	114,00	76,00	168,00	112,00				
ab 1. 2. 1958 .....	14,10	9,40	54,00	36,00	121,50	81,00	177,00	118,00				
ab 1. 9. 1959 .....	14,10	9,40	54,00	36,00	121,50	81,00	177,00	118,00				
Schnellzugzuschlag												
1950 .....	1. Klasse <sup>1)</sup>		2. Klasse <sup>1)</sup>									
ab 1. 5. 1951 .....	4,50		3,00									
ab 1. 4. 1952 .....	6,00		4,00									
ab 1. 6. 1953 .....	6,00		4,00									
ab 1. 1. 1957 .....	4,50		3,00									
Schweiz, Sätze in sfrs Einfache Fahrt												
1950 .....	7,00	5,00	25,20	18,00	42,00	30,00	—	—				
ab 1. 4. 1952 .....	7,40	5,30	26,30	18,80	43,90	31,40	73,30	52,40				
ab 1. 10. 1959 .....	8,00	5,80	28,40	20,20	47,20	33,60	—	—				
Hin- und Rückfahrt												
1950 .....	10,50	7,50	37,80	27,00	63,00	45,00	—	—				
ab 1. 4. 1952 .....	11,10	7,90	39,50	28,20	65,80	47,00	109,90	78,50				
ab 1. 10. 1959 .....	12,00	8,60	42,40	30,40	70,60	50,40	—	—				
1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse												
Portugal, <sup>1)</sup> Sätze in Escudos Einfache Fahrt												
ab 1. 4. 1949 .....	20,00	17,50	12,50	80,00	70,00	50,00	200,00	175,00	125,00	—	—	—
ab 1. 9. 1955 .....	20,00	19,00	14,00	80,00	76,00	56,00	200,00	190,00	140,00	—	—	—
Hin- und Rückfahrt												
ab 1. 4. 1949 .....	40,00	35,00	25,00	160,00	140,00	100,00	400,00	350,00	250,00	—	—	—
ab 1. 9. 1955 .....	40,00	38,00	28,00	160,00	152,00	112,00	400,00	380,00	280,00	—	—	—
Spanien, <sup>1)</sup> Sätze in Pesetas Einfache Fahrt												
1950—1953 .....	...	16,30	10,20	...	65,00	40,65	...	162,50	101,55	...	324,95	203,10
ab 21. 5. 1954 .....	24,60	17,90	11,20	98,35	71,50	44,70	245,75	178,75	111,70	491,50	357,45	223,40
ab 1. 10. 1956 .....	24,70	18,00	11,25	98,80	71,90	44,90	246,90	179,55	112,25	493,80	359,10	224,45
ab 1. 4. 1957 .....	33,35	24,40	15,20	133,35	97,00	60,65	333,35	242,45	151,50	666,60	484,80	303,00
ab 1. 11. 1958 .....	34,00	25,00	16,00	134,00	98,00	61,00	334,00	243,00	152,00	667,00	485,00	304,00
ab 10. 10. 1959 .....	48,00	35,00	22,00	188,00	138,00	86,00	470,00	344,00	213,00	939,00	688,00	426,00
Hin- und Rückfahrt												
1950—1953 .....	...	32,60	20,40	...	130,00	81,30	...	325,00	203,10	...	649,90	406,20
ab 21. 5. 1954 .....	49,20	35,80	22,40	196,70	143,00	89,40	491,50	357,50	223,40	983,00	714,90	446,80
ab 1. 10. 1956 .....	49,40	36,00	22,50	197,60	143,80	89,80	493,80	359,10	224,50	987,60	718,20	448,90
ab 1. 4. 1957 .....	66,70	48,70	30,40	266,70	194,00	121,30	666,70	484,90	303,00	1 333,10	969,60	606,00
ab 1. 11. 1958 .....	68,00	50,00	32,00	268,00	196,00	122,00	668,00	486,00	304,00	1 334,00	970,00	608,00
ab 10. 10. 1959 .....	96,00	70,00	44,00	376,00	276,00	172,00	940,00	688,00	426,00	1 878,00	1 376,00	852,00
Großbritannien, Sätze in Pence je Meile von 1,609 km Einfache Fahrt <sup>2)</sup>												
ab 1. 1. 1950 .....	1. Klasse		2. Klasse <sup>4)</sup>									
ab 1. 5. 1952 .....	4,07		2,44									
ab 15. 9. 1957 .....	2,63		1,75									
	3,00		2,00									
1—200 201—230 231—255 256—275 276—300 über 300 1—200 201—230 231—255 256—275 276—300 über 300												
Meilen Meilen												
ab 1. 11. 1959 .....	3,373		3,15			3,00	2,25		2,10			2,00
ab 12. 6. 1960 .....	3,75	3,00	1,65	1,50	3,15	3,00	2,50	2,00	1,10	1,00	2,10	2,00

Nach den Angaben des Amtes für Internationalen Personenverkehr.

<sup>1)</sup> Vor Aufnahme der früheren 1. Wagenklasse am 3. 6. 1956 wurde die jetzige 1. und 2. Wagenklasse mit 2. bzw. 3. Wagenklasse bezeichnet. Für Spanien und Portugal gelten die alten Bezeichnungen. — <sup>2)</sup> Für Hin- und Rückfahrt gelten doppelte Sätze. — <sup>3)</sup> Die angegebenen Preise für 1. Klasse gelten für Personenzüge. Die Fahrpreise 1. Klasse Schnellzug betragen das Doppelte von 2. Klasse. Für 2. Klasse sind die Preise für Schnell- und Personenzug gleich. — <sup>4)</sup> In Großbritannien wurde die 2. Klasse vor dem 3. 6. 1956 mit 3. Klasse bezeichnet.

**3. Eisenbahnfahrpreise für Personen im Transitverkehr**  
**Stand: August 1960**  
**in DM<sup>1)</sup>**

Fahrtroute von — nach	km <sup>2)</sup>	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
		1. Klasse	2. Klasse	1. Klasse	2. Klasse
<b>London—Wien</b>					
a) über Harwich—Hoek van Holland					
London—Hoek van Holland	304	69,15	56,45	138,30	112,90
Hoek van Holland—Kaldenkirchen (Grenze)	191	13,57	9,79	27,11	19,58
Kaldenkirchen (Grenze)—Passau Hbf	767	87,50	59,00	133,00	90,00
Passau Hbf—Wien West	298	23,98	11,99	47,96	23,98
<b>insgesamt</b>	<b>1 560</b>	<b>194,20</b>	<b>137,23</b>	<b>346,40</b>	<b>246,46</b>
b) über Dover—Ostende					
London—Dover	127	17,05	11,52	34,10	23,04
Dover—Ostende—Aachen Süd (Grenze)	388	63,66	44,40	117,40	85,19
Aachen Süd (Grenze)—Passau Hbf	758	87,50	59,00	133,00	90,00
Passau Hbf—Wien West	298	23,98	11,99	47,96	23,98
<b>insgesamt</b>	<b>1 571</b>	<b>192,19</b>	<b>126,91</b>	<b>332,55</b>	<b>222,21</b>
<b>Paris—Salzburg</b>					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	52,82	35,27	105,64	70,54
Kehl (Grenze)—Salzburg Hbf	561	65,00	44,00	104,50	71,00
<b>insgesamt</b>	<b>1 073</b>	<b>117,82</b>	<b>79,27</b>	<b>210,14</b>	<b>141,54</b>
<b>Paris—Kopenhagen</b>					
Paris-Nord—Jeumont (Grenze)	241	25,08	16,78	50,16	33,56
Jeumont (Grenze)—Aachen Süd (Grenze)	175	21,95	13,96	37,68	26,16
Aachen Süd (Grenze)—Flensburg (Grenze)	719	84,50	57,00	130,00	88,00
Flensburg (Grenze)—Kopenhagen	368	34,05	22,50	51,07	34,05
<b>insgesamt</b>	<b>1 503</b>	<b>165,58</b>	<b>110,24</b>	<b>268,91</b>	<b>181,77</b>
<b>Paris—Prag</b>					
Paris-Ost—Kehl (Grenze)	512	52,82	35,27	105,64	70,54
Kehl (Grenze)—Schirnding (Grenze)	507	62,00	42,00	100,00	68,00
Schirnding (Grenze)—Prag	230	42,97	28,65	85,94	57,30
<b>insgesamt</b>	<b>1 249</b>	<b>157,79</b>	<b>105,92</b>	<b>291,58</b>	<b>195,84</b>
<b>Amsterdam—Bern</b>					
Amsterdam—Kaldenkirchen (Grenze)	174	12,79	9,23	25,58	18,46
Kaldenkirchen (Grenze)—Basel bad. Bf	607	71,00	48,00	113,50	77,00
Basel bad. Bf—Bern	126	20,02	14,39	29,94	21,38
<b>insgesamt</b>	<b>907</b>	<b>103,81</b>	<b>71,62</b>	<b>169,02</b>	<b>116,84</b>
<b>Brüssel—Rom</b>					
Brüssel—Aachen Süd (Grenze)	153	19,09	12,03	32,63	22,54
Aachen Süd (Grenze)—Basel bad. Bf	597	71,00	48,00	113,50	77,00
Basel bad. Bf—Chiasso	339	37,52	27,02	56,38	40,44
Chiasso—Rom	707	56,44	31,28	112,88	62,56
<b>insgesamt</b>	<b>1 796</b>	<b>184,05</b>	<b>118,33</b>	<b>315,39</b>	<b>202,54</b>
<b>Kopenhagen—Innsbruck</b>					
Kopenhagen—Großenbrode Mitte See	256	29,06	19,46	43,59	29,18
Großenbrode Mitte See—Kufstein	1 129	129,50	87,00	173,50	117,00
Kufstein—Innsbruck	73	5,96	2,98	11,92	5,96
<b>insgesamt</b>	<b>1 458</b>	<b>164,52</b>	<b>109,44</b>	<b>229,01</b>	<b>152,14</b>
<b>Kopenhagen—Belgrad</b>					
Kopenhagen—Flensburg (Grenze)	368	34,05	22,50	51,07	34,05
Flensburg (Grenze)—Salzburg Hbf	1 154	132,50	89,00	176,50	119,00
Salzburg Hbf—Jesenice (Grenze)	219	17,82	8,91	35,64	17,82
Jesenice (Grenze)—Belgrad	629	40,00	28,43	80,00	56,86
<b>insgesamt</b>	<b>2 370</b>	<b>224,37</b>	<b>148,84</b>	<b>343,21</b>	<b>227,73</b>
<b>Oslo—Mailand</b>					
Oslo—Kornsjo (Grenze)	170	17,29	11,52	34,58	23,04
Kornsjo (Grenze)—Travemünde Hafen	767	99,47	77,14	157,12	120,99
Travemünde Hafen—Basel bad. Bf	922	107,00	72,00	154,00	104,00
Basel bad. Bf—Chiasso	339	37,52	27,02	56,38	40,44
Chiasso—Mailand	51	4,15	2,31	7,07	3,94
<b>insgesamt</b>	<b>2 249</b>	<b>265,43</b>	<b>189,99</b>	<b>409,15</b>	<b>292,41</b>
<b>Stockholm—Paris</b>					
Stockholm—Hälsingborg/Malmö (Grenze)	624	75,52	50,34	121,19	80,79
Hälsingborg/Malmö (Gr.)—Großenbrode Mitte See	286	32,41	21,77	48,82	32,77
Großenbrode Mitte See—Aachen Süd (Grenze)	741	87,50	59,00	133,00	90,00
Aachen Süd (Grenze)—Jeumont (Grenze)	175	21,95	13,96	37,68	26,16
Jeumont (Grenze)—Paris	241	25,08	16,78	50,16	33,56
<b>insgesamt</b>	<b>2 067</b>	<b>242,46</b>	<b>161,85</b>	<b>390,85</b>	<b>263,28</b>

Nach den Angaben des Amtes für Internationalen Personenverkehr.

<sup>1)</sup> Die einzelnen Fahrpreise in jeweiliger Landeswährung wurden mittels der Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Währungen (veröffentlicht im „Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Personen-, Gepäck-, Express-, Güter- und Tierverkehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“, Jg. 1960, Heft Nr. 35 vom 1. 8. 1960) in DM umgerechnet. Über den in der gleichen Quelle angegebenen Umrechnungskurs 1 sfrs = 0,972 DM sind die Fahrpreise mit denen in den Berichten PLW, Reihe 7, einschl. Jg. 1958, Nr. 2, aufgeführten Beträgen in sfrs vergleichbar. — <sup>2)</sup> Entfernung in Bahn-Kilometern.

**B. Eisenbahnfrachtsätze im Güterverkehr für Wagenladungen von mindestens 15 t \*)**  
**1. Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs in RM/DM für 100 kg, Entfernung 150 km \*\*)**

Frachtgut	Stichtag der Neu festsetzung						
	1. 10. 1936 <sup>1)</sup>	1. 1. 1950	1. 1. 1951	15. 10. 1951	5. 8. 1952	1. 8. 1953	1. 2. 1958
Stückgut im Gesamtgewicht von							
1— 500 kg	2,80	3,92	4,90	6,36	6,36	6,36	6,98
501—1000 kg	2,52	3,53	4,32	5,40	5,40	5,40	5,90
mehr als 1000 kg	2,26	3,16	3,79	4,55	4,55	4,55	4,96
Zuschlag zum Stückgut und je Sendung							
1— 500 kg	0,36	0,504	0,63	0,819	0,819	0,819	0,92
501—1000 kg	0,36	0,504	0,617	0,771	0,771	0,771	0,92
Wagenladung mind. 15 t; ab 1. 2. 1958 mind. 15 bzw. 20 t <sup>2)</sup>							
Regelklasse A	1,59	1,80	2,11	2,64	2,82	2,25	2,35
B	1,43	1,69	1,98	2,44	2,61	2,19	
C	1,22	1,60	1,87	2,26	2,42	2,10	2,24
D	1,03	1,49	1,74	2,07	2,21	1,99	
E	0,86	1,30	1,52	1,78	1,90	1,90	2,07
F	0,70	1,10	1,29	1,50	1,61	1,61	1,75
G	0,56	0,91	1,06	1,22	1,31	1,31	1,46
Ausnahmetarif: 6 B 1 Kohle	0,57	0,89	1,06	1,23	1,32	1,32	—
1 B 34 Grubenholz <sup>3)</sup>	1,30 <sup>4)</sup>	1,53	1,73	1,99	2,13	2,13	2,49

\*) Ab 1. 2. 1958 für Wagenladungen von mindestens 15 t und 20 t — \*\*) Vor dem 6. Juli 1959 galten im Saarland besonders Tarife in sfrs.

<sup>1)</sup> Ab 16. 8. 1948 Erhöhung um 40%. — <sup>2)</sup> Für Montangüter ab 1. 2. 1958 Regelklassen I bis V: 15 t-Klasse I DM 2,23, II DM 2,22, III DM 1,75, IV DM 1,74, V DM 1,70; 20 t-Klasse I DM 2,12, II DM 2,11, III DM 1,67, IV DM 1,66, V DM 1,62. — <sup>3)</sup> Ab 1. 2. 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. — <sup>4)</sup> Die Frachtsätze sind für 500 km angegeben, da der Tarif erst von 250 km an gilt und die durchschnittliche Beförderungsweite ungefähr bei 500 km liegt. — <sup>5)</sup> Gültig ab 1. 4. 1937.

**2. Eisenbahnfrachten \*) für einige wichtige Waren von den Hauptversand- nach den Hauptempfangsgebieten**  
RM/DM je 1000 kg

Ware	Fische <sup>1)</sup>	Weizen	Kar- toffeln	Öle und Fette		Kaffee	Tabak	Eisen- und Manganerz	Schwefel- kies	Schwefel- kies- abbrände	Stein- kohle	Steinkohlen-		Roh- braun- kohlen
				tier. Öle import.	sonst. pflz. u. tier. Öle							Briketts	Koks	
von	Hambg.- Altona	Hamburg	Nienburg (Weser)	Hamburg			Salzgitter	Meggen	Duisburg Hochfeld- Süd	Essen Hbf	Gelsen- kirchen Hbf			Liblar
nach	Frank- furt (Main) (513 km)	Augsburg (739 km)	Essen (229 km)	Mann- heim (588 km)	Frank- furt (Main) (507 km)	Hanno- ver (162 km)	Dort- mund Vbf (259 km)	Duisburg Hochfeld- Süd (129 km)	Hildes- heim (270 km)	Passau (710 km)	Hamburg (357 km)   (346 km)   (435 km)			
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	15 B 1 <sup>a)</sup>	17 S 1 <sup>b)</sup>	16 B 1 <sup>b)</sup>	24 S 5 <sup>b)</sup>	B 1 <sup>3)</sup> c)	24 S 5 <sup>b)</sup>	A 1 <sup>3)</sup> b)	7 B 35 <sup>c)</sup>	7 B 21 <sup>c)</sup>	7 B 1 <sup>c)</sup>	6 B 1 <sup>c)</sup>	6 B 11 <sup>c)</sup>		6 B 14 <sup>c)</sup>
1938 D .....	25,50	31,50	5,70	30,50	39,80	29,10	17,50	1,91	2,80	7,30	14,40	6,50	6,30	7,50
1951 D .....	42,17	35,20	11,30	43,40	53,39	41,80	24,43	4,15	5,99	14,25	24,41	15,91	15,67	17,96
1952 D .....	48,57	37,20	12,20	43,40	64,22	41,80	29,81	4,73	6,90	16,35	28,17	16,75	16,75	19,43
1953 D .....	50,90	37,20	14,00	42,94	62,27	41,34	28,42	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1954 D .....	50,90	37,03	14,00	42,30	56,20	40,70	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1955 D .....	50,90	37,00	14,00	31,13	56,20	31,95	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1956 D .....	50,90	37,00	14,00	31,07	56,20	31,99	24,80	4,92	7,20	17,00	29,30	17,40	17,40	20,20
1957 D .....	50,90	37,00	14,00	32,88	56,20	33,68	24,80	4,92	7,30	17,07	29,37	17,40	17,40	20,20
1958 Feb.-Dez. D <sup>2)</sup>	57,74 <sup>3)</sup>	37,60	14,30	33,23	58,70	33,93	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
1959 D .....	47,10	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
1960 Jan. ....	50,90 <sup>4)</sup>	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Febr. ....	50,90	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
März ....	50,90	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
April ....	43,30 <sup>4)</sup>	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Mai ....	43,30	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Juni ....	43,30	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Juli ....	43,30	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Aug. ....	43,30	37,60	14,30	32,90	58,70	33,60	24,10	5,50	8,20	18,80	32,00	19,20	19,20	22,10
Ware	Braun- kohlen- briketts	Rohes Erdöl	Benzin	Benzol	Gasöl/ Dieselloil	Zement	Tonerde, Bauvit	Schwefel- säure	Düngen- kalk	Thomas- mehl	Stickstoff- düngemittel	Häute und Felle	Wolle	Baum- wolle
von	Liblar	Celle	Hamburg	Bochum- Langen- dreier	Hamburg	Wies- baden	Köln	Duisburg	Regens- burg	Dort- mund	Ludwigs- hafen BASF	Hamburg	Bremen	
nach	München (610 km)	Hamburg (136 km)	München (797 km)	Duisburg (42 km)	München (797 km)	Bremen (468 km)	Hildes- heim (311 km)	Hagen (62 km)	Frank- furt (Main) (342 km)	Oсна- brück (105 km)	Frank- furt (Main) (88 km)	Offen- bach (510 km)	Back- nang (619 km)	Münster (172 km)
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	6 B 1 <sup>c)</sup>	14 B 1 <sup>c)</sup>	14 B 2 <sup>c)</sup>	C 1 <sup>4)</sup> c)	14 B 23 <sup>c)</sup>	4 B 6 <sup>b)</sup>	G <sup>c)</sup>	C 1 <sup>4)</sup> c)	11 B 1 <sup>b)</sup>			23 S 3 <sup>b)</sup>	21 S 2 <sup>c)</sup>	A 1 <sup>3)</sup> c)
1938 D .....	13,50	7,10	34,50	4,10	21,40	16,80	9,50	5,70	3,30	3,90	3,30	28,90	31,50	17,60
1951 D .....	23,16	13,17	47,36	6,58	35,15	28,39	17,95	9,18	6,00	6,00	5,70	40,40	45,90	24,53
1952 D .....	26,73	15,31	58,44	7,80	40,54	31,36	20,57	10,60	9,77	7,40	6,71	40,40	45,90	29,10
1953 D .....	27,80	14,90	57,29	7,64	39,58	33,40	21,40	10,05	10,20	7,80	7,00	37,57	37,33	27,31
1954 D .....	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	33,60	36,20	24,80
1955 D .....	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,10	36,65	24,80
1956 D .....	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	37,20	24,80
1957 D .....	27,80	13,50	48,60	7,00	35,90	33,40	21,40	8,30	10,20	7,80	7,00	34,70	37,94	24,80
1958 Feb.-Dez. D <sup>2)</sup>	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	40,13	25,30
1959 D .....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
1960 Jan. ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
Febr. ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
März ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
April ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
Mai ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
Juni ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
Juli ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
Aug. ....	30,30	14,60	52,50	8,60	38,20	34,10	23,40	9,60	11,40	8,40	7,90	34,10	39,80	25,30
Ware	Stammholz über 1,5 m lang	Faser-, Papierholz		Gruben- holz	Schnitt- holz	Zellstoff/Holzschliff		Roheisen in Masseln	Halb- zeug <sup>11)</sup>	Stahl- schrott	Stab- Form- stahl <sup>12)</sup>	Röhren aus Eisen	Eisen- und Stahldraht	Bleche und Platten <sup>12)</sup>
von	Passau Hbf			Regens- burg	Passau Hbf	München Hbf		Dort- mund	Duisburg	Hamburg	Hagen	Düssel- dorf	Duisburg	Hagen
nach	Herford (690 km)	Mannheim-Sandhofen Zellstoff- fabrik (498 km)		Bochum- Riemke (580 km)	Essen Hbf (710 km)	Karlsruhe Hbf (331 km)		Hagen (30 km)   (62 km)		(342 km)	Braun- schweig (274 km)	Hamburg (387 km)   (365 km)		Bremen (254 km)
Regelklassen bzw. Ausnahmetarif	F <sup>c)</sup>	1 B 21 <sup>c)</sup>	1 B 22 <sup>c)</sup>	1 B 34 <sup>c)</sup>	1 B 1 <sup>c)</sup>	F <sup>8)</sup> b)	D <sup>9)</sup> 14 <sup>b)</sup>	F/IV <sup>10)</sup> c)	F/III <sup>10)</sup> c)	F/IV <sup>10)</sup> c)	D/I <sup>10)</sup> c)	D 1 <sup>4)</sup> c)	D/I <sup>10)</sup> c)	
1938 D .....	20,20	10,50	.	10,40	25,60 <sup>6)</sup>	13,23	19,95	2,20	3,50	12,90	16,40	21,40	20,50	15,40
1951 D .....	33,50	18,57	.	18,37	39,21 <sup>7)</sup>	24,11	33,87	4,25	6,61	23,46	28,30	35,78	34,44	26,74
1952 D .....	38,66	21,27	20,96 <sup>5)</sup>	21,07	43,42	27,87	39,86	4,92	7,61	27,03	33,33	42,08	40,54	31,45
1953 D .....	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	39,78	5,10	7,90	28,10	33,24	41,97	40,45	31,33
1954 D .....	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1955 D .....	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1956 D .....	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1957 D .....	40,20	22,10	21,60	21,90	45,20	29,00	37,40	5,10	7,90	28,10	31,20	39,40	38,00	29,40
1958 Feb.-Dez. D <sup>2)</sup>	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,20	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1959 D .....	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,20	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
1960 Jan. ....	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,20	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Febr. ....	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,20	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
März ....	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,20	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
April ....	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,20	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Mai ....	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,20	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Juni ....	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,20	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Juli ....	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,20	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00
Aug. ....	43,10	25,50	24,10	24,00	49,10	29,80	38,90	6,10	9,20	30,40	33,80	42,80	41,30	32,00

\*) Die genauen Änderungsdaten für die Regelklassentare sind der Tabelle I. B. 1 zu entnehmen.

Anmerkungen: <sup>1)</sup> Für Fische gilt als Gewichtsklasse 5 t. — <sup>2)</sup> Ab 1. Februar 1958 wurde die 20 t-Klasse als preisgünstigere eingeführt. Ihre Regelsätze liegen um 4,76 vH unter denen der bisherigen 15 t-Klasse. Ab 1. Februar 1958 sind die Frachten für die Beförderung in offenen oder gewöhnlichen gedeckten Wagen gleich. — <sup>3)</sup> JD 1958. — <sup>4)</sup> Für Fische wurde ab 15. 7. 1958 für die Monate April bis September ein Sommerarif, für die Monate Oktober bis März ein Winterarif eingeführt. Das frachtpflichtige Gewicht umfaßt auch das zum Schutz der Fische beigegebene Eis. — <sup>5)</sup> Durchschnitt April bis Dezember 1952. — <sup>6)</sup> Nach Regelklasse E. — <sup>7)</sup> Durchschnitt August bis Dezember 1951. — <sup>8)</sup> Zellstoff/Holzschliff mit Wassergehalt über 40 vH. — <sup>9)</sup> Sonstiger Zellstoff/Holzschliff. — <sup>10)</sup> Regelklassen I bis V gültig ab 1. Februar 1958 für Montangüter. — <sup>11)</sup> Gewalzter Rundstahl für Röhren, gewalzte Stahlplatten. — <sup>12)</sup> Unbearbeitet. — <sup>13)</sup> Ab 1. 1. 1959 = Klasse A/B. — <sup>14)</sup> Ab 1. 1. 1959 = Klasse C/D. — a) Kühlwagen. — b) Gedeckte Wagen. — c) Offene Wagen. — e) Privat-Kesselwagen.

# II. Schiffsverkehr

## A. Index der Seefrachtraten

Zeit	Bundesrepublik Deutschland			Großbritannien												Tanker Index <sup>5)</sup> (£)
	Deutscher Seefrachtenindex <sup>1)</sup>			Index der Trampschiffahrtsfrachten <sup>3)</sup>										Zeitcharter		
	Linien-	Tramp-fahrt	Tanker-	Reisecharter								Zeitcharter		Motor-Schiffe <sup>4)</sup>		
				ins-gesamt	Ge-treide	Zucker	Kohle	Erz	Dünge-mittel	Holz	Esparto	ins-gesamt	olge-feuerte			
															1952 = 100	
2. Hj. 1954 = 100			1952 = 100										Scale <sup>2)</sup> = 100			
1950 D	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1954 D	100,0 <sup>1)</sup>	100,0 <sup>1)</sup>	79,1 <sup>1)</sup>	86,1	86,4	94,7	84,2	85,0	87,3	88,7	74,4	71,7	68,3	75,2	79,1	
1955 D	107,9	131,8	115,6	127,7	133,9	141,7	123,2	112,1	116,0	129,4	98,9	129,8	128,9	130,8	116,1	
1956 D	119,1	166,2	227,4	157,0	174,2	172,7	151,0	135,1	131,4	138,3	108,6	172,9	175,0	173,5	229,5	
1957 D	132,0	123,6	144,1	112,7	111,6	129,7	116,4	107,4	107,7	107,8	95,4	120,2	116,7	105,2	143,4	
1958 D	122,3	67,7	50,4	67,1	64,7	84,9	54,5	69,8	68,2	71,5	68,8	55,5	55,2	56,0	46,9	
1959 D	119,5	70,3	48,9	71,9	69,5	92,1	63,7	69,6	62,1	77,3	67,6	55,6	53,9	57,3	42,8	
1959 Jan.	120,0	68,0	57,5	70,3	72,1	79,2	53,8	71,3	—	79,3	66,8	53,1	49,9	56,3	49,4	
Febr.	119,6	67,5	52,2	68,2	64,0	81,9	61,9	69,6	55,9	77,8	68,5	50,6	48,5	52,7	46,3	
März	119,1	65,5	45,2	65,1	65,3	78,4	47,6	71,1	55,9	72,7	69,0	53,6	50,6	56,6	39,2	
April	118,8	67,5	41,4	68,6	68,4	82,6	53,0	67,7	—	78,5	67,0	52,8	51,9	53,6	34,3	
Mai	118,7	68,8	47,4	64,6	66,0	—	57,0	—	—	70,1	69,3	56,7	59,5	53,9	37,9	
Juni	119,1	68,8	46,2	69,2	66,0	93,9	62,9	66,7	—	68,3	67,4	50,2	48,9	51,5	37,0	
Juli	119,2	64,3	43,1	69,7	64,7	93,2	62,1	66,8	—	75,8	68,2	52,3	51,9	52,7	37,3	
Aug.	119,3	64,6	46,4	69,6	65,1	95,1	59,6	66,1	74,4	75,4	66,3	55,5	56,4	54,5	40,5	
Sept.	119,4	68,0	43,8	71,0	65,9	102,3	63,5	66,3	—	73,2	66,0	55,4	50,6	60,2	40,1	
Okt.	119,8	76,8	49,6	80,4	80,1	103,4	77,8	67,2	—	80,2	67,9	58,4	57,1	59,6	44,4	
Nov.	119,9	81,8	56,5	83,1	78,1	107,2	81,1	72,4	—	90,9	67,4	63,4	58,4	68,3	53,8	
Dez.	120,6	81,5	57,5	82,5	78,0	96,0	84,2	79,9	—	85,5	67,8	65,6	63,6	67,7	53,9	
1960 Jan.	121,1	81,8	57,0	82,1	74,1	104,7	83,8	79,4	89,9	84,0	69,5	65,4	62,2	68,6	54,3	
Febr.	121,3	76,8	52,5	77,1	72,5	93,4	75,0	81,0	—	75,7	69,0	71,1	74,5	67,7	46,5	
März	121,2	75,1	45,0	72,9	73,4	90,5	60,1	78,2	58,2	73,0	71,2	68,2	62,2	74,3	39,8	
April	121,5	76,9	44,1	76,1	77,6	91,7	64,1	70,4	—	81,5	68,5	68,8	65,6	71,9	38,8	
Mai	211,3	75,5	41,5	72,4	74,2	—	62,5	70,4	—	83,2 r	68,1	69,0	64,6	73,4	34,4	
Juni	121,4	68,7	41,0	72,0	68,7	89,8	61,1	—	—	80,1	71,1	63,4	58,8	68,0	36,8	
Juli	121,7	66,5	46,9	71,2	65,0	82,3	72,7	70,0	56,7	80,9	71,8	64,6	61,5	67,7	39,0	
Aug.	121,6	69,2	43,1	71,4	66,3	83,3	69,8	70,3	—	78,3	68,4	63,1	61,5	64,7	38,6	

Zeit	Niederlande <sup>6)</sup>								Index der Trampschiffahrtsfrachten <sup>7)</sup>	Dänemark		Norwegen <sup>9)</sup>		Schweden <sup>13)</sup>				
	Reise-							Zeit-				£	\$					
	Charter																	
	ins-gesamt	Ge-treide	bri-tischen	Kohle aus		niederlän-dischen	Erz	Son-stige		ins-gesamt	Reise-	Zeit-	Tanker-	Reise-	Tanker-			
				amerika-nischen	Häfen													
				ein-geführt	aus-													
1924/38 = 100															1955 = 100	II. Hj. 1947 = 100	Scale <sup>2)</sup> USMC <sup>12)</sup> = 100	1948 = 100
1950 D	—	—	—	—	—	—	—	—	65 <sup>8)</sup>	84,9	76,1	152,8	100,9	90	115			
1954 D	322,6	353,1	234,3	354,3	237,0	354,1	343,9	403,0	78 <sup>8)</sup>	93,5	80,0	81,3	62,5	120	65			
1955 D	504,9	474,7	357,2	508,0	377,1	570,8	464,1	537,5	100	129,8	140,1	119,1	93,2	154	92			
1956 D	649,5	634,6	397,1	650,5	454,3	716,7	635,6	798,6	113	152,7	196,8	223,5 <sup>10)</sup>	162,5	170	166			
1957 D	536,0	353,4	315,1	552,7	425,6	551,8	451,4	722,7	99	124,6	139,1	149,7	102,8	135	112			
1958 D	243,7	223,2	—	229,0	229,8	293,2	286,8	406,4	74	78,0	63,6	54,2 <sup>11)</sup>	47,0	109	53			
1959 D	246,0	229,3	223,6	226,8	233,0	283,4	296,0	384,1	76	79,2	64,9	54,6	44,6	114	48			
1959 Jan.	260,0	231,1	—	238,5	—	294,8	311,3	370,9	77	79,4	58,6	62,1	49,1	114	50			
Febr.	236,6	214,5	223,6	220,3	—	287,4	261,0	404,2	77	80,1	60,0	56,2	44,7	112	49			
März	213,0	209,5	—	199,3	—	222,5	223,8	376,9	76	78,8	61,2	53,1	45,2	111	45			
April	241,6	214,9	—	206,1	222,9	292,8	284,4	371,8	75	78,5	61,4	47,2	37,3	108	44			
Mai	239,5	237,6	—	195,6	—	287,4	246,7	331,2	74	76,9	62,7	53,9	40,2	109	42			
Juni	251,3	216,7	—	195,6	340,0	288,5	418,9	361,1	74	75,6	61,4	54,4	37,3	109	43			
Juli	225,2	200,0	—	—	232,9	271,7	234,7	395,4	74	75,5	60,5	52,7	43,4	110	44			
Aug.	227,8	195,5	—	194,3	—	256,0	341,6	359,0	74	76,3	60,3	51,6	41,4	109	46			
Sept.	240,4	234,0	—	195,6	364,1	257,9	327,3	358,4	74	76,6	60,8	50,9	41,3	112	46			
Okt.	249,6	243,4	—	254,8	313,7	284,5	276,5r	331,5	76	80,9	69,9	54,1	41,9	119	52			
Nov.	280,7	265,9	—	283,3	314,2	306,4	279,3	458,2	78	82,2	73,2	59,2	54,4	127	57			
Dez.	294,3	259,7	—	260,1	—	349,3	288,5	370,8	80	89,0	79,4	59,4	55,6	129	56			
1960 Jan.	309,5	280,0	—	265,7	236,3	397,5	368,9	421,3	81	85,7	77,2	61,9	53,3	126	52			
Febr.	310,9	321,3	—	257,5	—	328,4	297,9	465,8	81	84,5	76,8	55,6	41,9	125	50			
März	282,0	268,1	—	239,4	—	302,6	306,7	452,2	80	82,5	78,6	48,2	42,5	123	48			
April	231,4	213,5	—	238,5	237,5	350,2	245,5	507,1	79	83,7	79,8	42,1	40,7	122	43			
Mai	253,5	206,5	—	—	—	329,0	287,7	443,5	80	82,5	74,3	40,8	40,1	124	43			
Juni	246,0	204,0	—	248,6	—	282,4	283,4	440,3	81	82,1	72,6	41,1	42,3	123	43			
Juli	205,0	185,2	—	—	251,1	282,3	257,1	479,7	81	80,4	68,9	45,2	42,4	123	45			
Aug.	231,9	217,7	—	—	—	255,2	371,1	427,6	82	79,6	65,9	46,2	38,6	125	46			

Zeit	Niederlande <sup>6)</sup>							Dänemark	Norwegen <sup>9)</sup>				Schweden <sup>13)</sup>				
	Reise-						Index der Tramp- schiff- fahrts- frachten <sup>7)</sup>		Reise-	Zeit-	£	\$	Reise-	Tanker-			
	Charter																
	davon:																
	ins- gesamt	Ge- treide	bri- tischen	Kohle aus		niederlän- dischen									Erz	Son- stige	ins- gesamt
				amerika- nischen Häfen	ein- geführt												
1924/38 = 100									1955 = 100	II. Hj. 1947 = 100		Scale <sup>8)</sup> = 100	USMC <sup>12)</sup> = 100	1948 = 100			
1950 D	—	—	—	—	—	—	—	65 <sup>8)</sup>	84,9	76,1	152,8	100,9	90	115			
1954 D	322,6	353,1	284,3	354,3	287,0	354,1	343,9	78 <sup>8)</sup>	93,5	80,0	81,3	82,5	120	65			
1955 D	504,9	474,7	357,2	508,0	377,1	570,8	464,1	100	129,8	140,1	119,1	93,2	154	92			
1956 D	649,5	634,6	397,1	650,5	454,3	716,7	635,6	113	152,7	196,8	223,5 <sup>10)</sup>	102,5	170	166			
1957 D	536,0	353,4	315,1	552,7	425,6	551,8	451,4	99	124,6	139,1	149,7	102,8	135	112			
1958 D	243,7	223,2	—	229,0	229,8	293,2	286,8	74	78,0	63,6	54,2 <sup>11)</sup>	47,0	109	53			
1959 D	246,0	229,3	223,6	226,8	233,0	283,4	296,0	76	79,2	64,9	54,6	44,6	114	48			
1959 Jan.	260,0	231,1	—	238,5	—	294,8	311,3	77	79,4	58,6	62,1	49,1	114	50			
Febr.	236,6	214,5	223,6	220,3	—	287,4	261,0	77	80,1	60,0	56,2	44,7	112	49			
März	213,0	209,5	—	199,3	—	222,5	223,8	76	78,8	61,2	53,1	45,2	111	45			
April	241,6	214,9	—	206,1	222,9	292,8	284,4	75	78,5	61,4	47,2	37,3	108	44			
Mai	239,5	237,6	—	195,6	—	287,4	246,7	74	76,9	62,7	53,9	40,2	109	42			
Juni	251,3	216,7	—	195,6	340,0	288,5	418,9	74	75,6	61,4	54,4	37,3	109	43			
Juli	225,2	200,0	—	—	232,9	271,7	234,7	74	75,5	60,5	52,7	43,4	110	44			
Aug.	227,8	195,5	—	194,3	—	256,0	341,6	74	76,3	60,3	51,6	41,4	109	46			
Sept.	240,4	234,0	—	195,6	364,1	257,9	327,3	74	76,6	69,8	50,9	41,3	112	46			
Okt.	249,6	243,4	—	254,8	313,7	284,5	276,5r	76	80,9	69,9	54,1	41,9	119	52			
Nov.	280,7	265,9	—	283,3	314,2	306,4	279,3	78	82,2	73,2	59,2	54,4	127	57			
Dez.	294,3	259,7	—	260,1	—	349,3	288,5	80	80,0	79,4	59,4	55,6	129	56			
1960 Jan.	309,5	280,0	—	265,7	236,3	397,5	368,9	81	85,7	77,2	61,9	53,3	126	52			
Febr.	310,9	321,3	—	257,5	—	328,4	297,9	81	84,5	76,8	55,6	41,9	125	50			
März	282,0	268,1	—	239,4	—	302,6	306,7	80	82,5	78,6	48,2	42,5	123	48			
April	231,4	213,5	—	238,5	237,5	350,2	245,5	79	83,7	79,8	42,1	40,7	122	43			
Mai	253,5	206,5	—	—	—	329,0	287,7	80	82,5	74,3	40,8	40,1	124	43			
Juni	246,0	204,0	—	248,6	—	282,4	283,4	81	82,1	72,6	41,1	42,3	123	43			
Juli	205,0	185,2	—	—	251,1	282,3	257,1	81	80,4	68,9	45,2	42,4	123	45			
Aug.	231,9	217,7	—	—	—	255,2	371,1	82	79,6	65,9	46,2	38,6	125	46			

Anmerkungen: <sup>1)</sup> Berechnet von: Bundesministerium für Verkehr; 1954 = II. Halbjahr. — <sup>2)</sup> Berechnet aus Frachtabschlüssen in Korrekturwerten des London Market Tanker-Nominal Freight Scale Nr. 2, gültig ab 1. Juli 1954 (als Scale Nr. 3 ab 15. 12. 1958) und des Schedule of Maximum Freight Rates for voyages of British Tankers des British Ministry of Transport (MOT), gültig ab 1. Januar 1946. — <sup>3)</sup> Berechnet von: Chamber of Shipping of the United Kingdom. — <sup>4)</sup> Schiffe von 8000t dw und mehr. — <sup>5)</sup> Berechnet von: Harley Mullion & Co. Ltd., London, als wöchentliche Indizes. Die Monats- und Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel der Wochen indizes. — <sup>6)</sup> Berechnet von: Joh. den Braber, Rotterdam. — <sup>7)</sup> Berechnet von: Statistische Departement. — <sup>8)</sup> Umbasierte Jahresdurchschnitte 1950–1954 des früher veröffentlichten dänischen Trampfrachtenindex auf Basis 1949 = 100. — <sup>9)</sup> Berechnet von: Norwegian Shipping News. — <sup>10)</sup> Vor 1957 nach MOT. — <sup>11)</sup> Ab 15. Dezember 1958 nach Scale Nr. 3. — <sup>12)</sup> USMC: Ab Februar 1946. — <sup>13)</sup> Berechnet von: Kommers Kollegium.

noch: A. Index der Seefrachtraten  
Internationaler Trampfrachten-Index<sup>1)</sup> Italien

1954 = 100

Zeit	Allgemeiner Index	Europa													
		Gruppen-Index Europa	Northern Range		Groß-britan-nien	Nord-Europa	Groß-britan-nien/Kont. nach Buenos Aires	Nord-Am-e-rika <sup>2)</sup>	Mittel-Am-e-rika <sup>3)</sup>	Nord-Pazifik	Süd-Am-e-rika <sup>4)</sup>	Austra-lien	Schwarz-meer	Südost-afrika <sup>5)</sup>	Westl. Mittel-meer <sup>6)</sup>
			nach		nach		nach		nach		nach		nach		
			West-Italien	Groß-brit./Kont.	Westitalien		Großbritannien/Kont.		Großbritannien/Kont.		Europa		Großbritannien/Kont.		
		Kohle					Getreide	Getreide Zucker	Getreide	Getreide Erz	Getreide		Mais Erz	Erz Phosph.	
1958 D .....	75	73	70	64	95	80	91	64	78	68	65	73	91	71	70
1959 D .....	77	77	68	60	96	88	88	64	77	73	71	85	90	79	69
1959 Jan. ....	76	76	68	62	—	74	83	57	76	75	67	95	93	78	74
Febr. ....	73	74	66	62	—	79	83	55	76	82	71	—	89	70	75
März ....	72	72	65	57	—	88	91	61	78	73	59	82	83	64	—
April ....	76	75	63	54	—	89	91	59	70	72	69	82	88	—	—
Mai ....	74r	73	62	54	90	81	89	61	65	63	69	82	95	67r	59
Juni ....	75r	73	64	54	95	86	89	57	73r	63	74	80	86	74	59r
Juli ....	73	74	61	54	91	91	91	56	75	65	70	81	85	—	78
Aug. ....	72r	73	65	54	96	84	87	59	75	64	63	72	103	—	57
Sept. ....	73r	75	65	54	95	84	87	66	75	65	70	84	81	86	54
Okt. ....	80	81	74	71	—	96	87	79	85	75	78	91	82	101	73
Nov. ....	85	87	80	78	100r	102r	87	77	86	87	80	88	107	—	69
Dez. ....	89	90	83	72	105	105	88	77	90	98	77	100	—	94	95
1960 Jan. ....	86	89	80	70	—	91	87	75	89	90	81	104	—	102	97
Febr. ....	83	84	74	70	102	89	82	63	90	86	82	91	—	103	61
März ....	80	81	72	70	—	83	84	77	93	73	85	—	95	—	—
April ....	80	81	76	69	—	88	85	81	93	81	83	87	—	—	—
Mai ....	79	78	78	67	—	—	85	72	71	66	78	87	—	94	83
Juni ....	75	75	70r	70	95	77	83	65	66	54	70	84	—	81	61
Juli ....	74	74	—	—	98	81	83	61	61	60	65	77	—	74	—

Zeit	noch: Europa				Afrika	Amerika					Asien (Japan)				
	Mittel-meer <sup>7)</sup>	Nord-Afrika <sup>8)</sup>	Indien Ägypten <sup>9)</sup>	Austra-lien/Mau-ritius nach Groß-brit./Kont.	Casa-blanca	Gruppen-Index Ame-rika	Northern Range	Bra-silien	Afrika/Mittel-meer <sup>10)</sup>	Indien	Gruppen-Index Asien (Japan)	Nord-Atlan-tik <sup>11)</sup>	Nord-Pazifik	Mittel-meer/Rotes Meer <sup>12)</sup>	Indien/Ma-laya <sup>13)</sup>
					nach		nach Süd-ame-rika	nach		nach		nach			
					Süd-Afrika			Northern Range				Japan			
			Pyrit	Phosph.	Erz	Zucker	Phosph.	Kohle	Erz		Kohle/Zucker/Getreide	Getreide	Phosph./Salz	Erz	
1958 D .....	82	66	64	79	92	77	82	71	85	71	71	68	62	68	83
1959 D .....	80	65	74	87	86	80	86	77	89	74	71	68	61	70	84
1959 Jan. ....	79	74	68	90	—	81	83	65	100	76	71	64	65	68	87
Febr. ....	89	62	64	85	84	72	79	68	—	69	67	64	60	70	74
März ....	75	61	69	78	84	74	78	70	—	—	67	61	61	62	82
April ....	84	65	72	85	—	81	89	74	93	69	74	62	62	70	102
Mai ....	74	64	73	85	—	78	88	78	—	69	79	66	64	77	108
Juni ....	76	63	71	81	—	87	89	—	100	72	71	69	54	71	89
Juli ....	74	64	74	76	—	75	89	61	—	—	67	67	59	60	81
Aug. ....	73	62	72	87	—	71	85	64	65	72	66	64	50	74	78
Sept. ....	78	62	84	88	—	74	89	70	—	62	66	70	51	69	75
Okt. ....	77	62	71	91	—	82	—	87	—	77	74	76	64	81	76
Nov. ....	85	76	85	96	91	87	88	98	88r	75	73	76	72	71	75
Dez. ....	92	70	91	101	—	99	91	107	—	100	77	77	74	—	79
1960 Jan. ....	103	77	86	98	—	89	89	96	82	—	76	78	76	66	83
Febr. ....	99	65	86	95	—	91	85	97	—	92	76	76	73	62	96
März ....	92	65	83	—	88	83	86	80	82	—	79	77	69	82	87
April ....	80	70	79	87	—	81	86	—	75	—	75	75	71	68	87
Mai ....	78	70	85	77	—	87	87	—	—	—	80	82	63	90	86
Juni ....	82	69	79	77	—	83	86	—	—	80	71	78	58	—	77
Juli ....	87	—	78	67	84	82	86	—	—	78	70	73	54	74	77

<sup>1)</sup> Berechnet von Dr. Vito Dante Flore, Rom, veröffentlicht ab Juli-Heft 1959 in Informazioni Marittime (u. a. m.). Wegen des früheren Index vgl. PLW 7 „Preise für Verkehrsleistungen“ Heft 2, 1959. — <sup>2)</sup> Ab Northern Range, St. Lawrence und Albany. — <sup>3)</sup> Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und San Domingo. — <sup>4)</sup> Getreide ab La Plata/Bahia Blanca nach UK/Kontinent/Polen und Westitalien, Erz ab Vitória nach UK/Nordeuropa. — <sup>5)</sup> Mais ab Kapstadt/Durban, Erz ab Beira/Lourenco Marques. — <sup>6)</sup> Ab La Goulette, Bona, Meïlla und Almeria. — <sup>7)</sup> Ab Huelva, Morphon/Vassiliko-Bay. — <sup>8)</sup> Ab Sfax und Casablanca. — <sup>9)</sup> Ab Abu Zenima (Suez) und Marmagao/Goa. — <sup>10)</sup> Ab Monrovia, Casablanca und ab türkischen Häfen. — <sup>11)</sup> Getreide ab US-Golf, Zucker ab Kuba und Kohle ab Northern Range. — <sup>12)</sup> Phosphat ab Kosseir (Rotes Meer), Salz ab Torre Vieja (b. Sardinien), Port Said, Alexandria und Aden. — <sup>13)</sup> Ab Marmagao und Dungun.

**B. Sonstige Schiffsverkehrsindizes**  
(sowie Average Freight Rate Assessment für Tanker)

Zeit	Großbritannien											b) Zeit- charter- Volume- Index <sup>1)</sup> )	Getreide- tanker- Rentabili- täts-Index <sup>1)</sup> )
	a) Activity-Index <sup>1)</sup> )												
	insgesamt	davon:											
		Getreide	Zucker	Kohle	Holz	Erz	Schrott	Chemikalien/ Dünge- mittel	Sonstiges	Kon- sektiv			
Januar—Juni 1954 = 100												Getreide- Scale = 100	
1954 Jan./Juni . . . .	100,0	33,0	10,2	22,5	8,4	12,9	— <sup>4)</sup>	7,5	5,5	— <sup>4)</sup>	100,0	—	
1955 D . . . . .	219,9	53,7	13,7	87,8	10,1	22,7	14,9	9,6	10,4	— <sup>4)</sup>	110,5	—	
1956 D . . . . .	360,0	94,7	15,5	48,1	7,3	20,3	28,0	14,2	16,5	121,2	88,2	—	
1957 D . . . . .	268,2	57,5	14,5	39,1	6,4	23,1	17,7	11,1	14,1	88,1	83,7	—	
1958 D . . . . .	107,8	55,8	8,5	13,0	4,0	7,3	2,8	6,1	7,0	5,8	76,6	—	
1959 D . . . . .	139,6	71,1	8,1	10,7	4,9	8,9	8,9	6,1	8,1	15,2	111,4	165	
1959 Jan. . . . .	133,3	76,7	4,5	14,0	4,7	7,4	7,5	5,9	5,4	7,3	116,0	132	
Febr. . . . .	130,8	71,5	9,5	11,9	6,2	6,8	6,8	5,4	4,3	11,2	109,7	138	
März . . . . .	125,8	68,7	5,3	11,1	2,8	6,7	4,8	7,2	7,3	12,1	127,0	160	
April . . . . .	141,5	74,7	8,8	8,7	3,4	6,9	8,7	5,6	7,2	17,5	102,0	206	
Mai . . . . .	129,2	74,0	7,6	7,9	4,2	7,7	9,0	5,1	7,4	9,8	133,1	166	
Juni . . . . .	153,4	59,9	10,5	11,4	2,7	12,4	11,6	3,8	11,2	38,5	70,0	177	
Juli . . . . .	109,1	55,3	7,3	9,7	2,7	11,2	6,0	5,8	4,9	9,3	87,8	181	
August . . . . .	107,2	46,5	8,5	5,8	4,4	9,1	6,0	6,8	9,3	13,6	64,5	156	
Sept. . . . .	139,8	72,5	11,2	7,5	5,6	6,5	15,2	5,2	7,9	11,4	104,0	176	
Okt. . . . .	179,6	104,0	5,3	11,9	7,6	9,8	13,4	5,2	13,0	9,5	130,1	195	
Nov. . . . .	147,5	69,8	8,7	15,5	6,3	10,7	9,5	9,2	11,0	6,6	140,0	149	
Dez. . . . .	178,1	79,6	10,0	12,7	8,2	11,8	8,7	8,4	8,4	35,9	152,9	151	
1960 Jan. . . . .	176,0	80,1	16,7	18,7	8,2	13,3	15,0	8,2	8,9	7,8	190,2	146	
Febr. . . . .	172,4	69,8	15,5	24,8	7,0	20,1	11,7	5,0	11,7	8,8	178,6	168	
März . . . . .	216,3	89,8	9,6	14,6	6,3	12,2	13,5	9,8	8,4	52,0	149,3	206	
April . . . . .	132,8	73,1	12,9	5,5	5,3	8,1	8,0	5,9	4,4	9,6	159,2	269	
Mai . . . . .	160,0	77,4	11,8	10,7	6,1	12,7	12,8	14,6	8,9	6,5	114,0	243	
Juni . . . . .	123,6	47,7	10,8	12,0	7,1	13,8	10,3	6,8	6,5	11,2	104,5	219	
Juli . . . . .	115,8	50,9	13,6	8,8	7,1	7,1	11,4	4,8	6,9	6,7	94,2	193	
August . . . . .	164,2	82,0	10,6	10,4	7,9	7,4	8,2	7,1	8,0	22,8	83,9	173	

Zeit	Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt <sup>6)</sup>															
	AFRA-Rate	umgerechnet auf die Hauptrelationen der Tankerfahrt in s je 2240 lbs														
		Karibische See nach						US-Golf nach				Persischer Golf nach				
		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Westitalien		
		GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	
1954 D . . . . .	110,0		35,9		38,3		42,2		44,3		60,3		62,9		46,11	
1955 D . . . . .	114,5		37,2		39,9		43,11		46,1		62,6		65,1		48,7	
1956 D . . . . .	142,6		46,4		49,7		54,9		57,5		76,5		87,9		70,7	
1957 D . . . . .	139,2		45,3		48,5		53,6		56,0		89,5		95,6		82,10	
1958 D . . . . .	121,0		39,4		42,1		46,6		48,9		65,9		68,6		50,11	
1959 I. . . . .	111,6		36,3		38,6		42,10		45,7		61,5		63,10		45,7	
1959 II/IV D . . . .	108,17	95,20	35,2	30,11	37,4	32,10	41,7	36,7	44,2	38,10	59,8	53,4	62,1	55,4	44,5	39,10
1956 I. . . . .	117,0		38,0		40,8		44,11		47,1		63,9		66,5		49,6	
II. . . . .	137,2		44,7		47,8		52,8		55,3		73,8		76,9		57,0	
III. . . . .	141,3		45,11		49,1		54,3		56,10		75,9		78,10		58,6	
IV. . . . .	174,8		56,10		60,9		67,2		70,4		124,11 <sup>7)</sup>		129,07 <sup>7)</sup>		117,27 <sup>7)</sup>	
1957 I. . . . .	167,7		54,6		58,3		64,5		67,6		135,77 <sup>7)</sup>		139,67 <sup>7)</sup>		134,77 <sup>7)</sup>	
II. . . . .	131,9		42,11		45,10		50,8		53,1		83,07 <sup>7)</sup>		97,107 <sup>7)</sup>		88,117 <sup>7)</sup>	
III. . . . .	130,0		42,3		45,2		49,11		52,4		70,2		73,1		54,4	
IV. . . . .	127,3		41,5		44,3		48,11		51,3		68,10		71,8		53,4	
1958 I. . . . .	124,6		40,6		43,4		47,11		50,2		67,6		70,3		52,4	
II. . . . .	124,1		40,4		43,2		47,8		49,11		67,3		70,1		52,2	
III. . . . .	121,5		39,6		42,3		46,8		48,10		66,0		68,9		51,2	
IV. . . . .	113,9		37,0		39,7		43,9		45,10		62,4		64,10		48,0	
1959 I. . . . .	111,6		36,3		38,6		42,10		45,7		61,5		63,10		45,7	
II. . . . .	109,5	95,7	35,7	31,1	37,9	33,0	42,1	36,9	44,9	39,1	60,4	53,7	62,9	55,7	44,10	40,0
III. . . . .	108,1	95,2	35,2	30,11	37,4	32,10 <sup>r</sup>	41,6	36,7	44,2	38,10	59,8	53,4	62,0	55,4	44,4	39,10
IV. . . . .	106,9	94,7	34,9	30,9	36,6	32,8	41,1	36,5	43,8	38,8	59,1	53,1	61,5	55,1	43,11	39,8
1960 I. . . . .	97,9	87,7	31,10	28,6	33,9	30,3	37,7	33,8	40,0	35,10	54,8	49,7	56,9	51,6	40,9	37,2
II. . . . .	98,6	87,4	32,1	28,5	34,0	30,2	37,11	33,7	40,3	35,8	55,0	49,5	57,1	51,4	41,0	37,1

Zeit	Average Freight Rate Assessment für die Tankerfahrt <sup>6)</sup>														
	umgerechnet auf die Hauptrelationen der Tankerfahrt in s je 2240 lbs														
	AFRA-Rate		Karibische See				US-Golf				Persischer Golf				
			nach		nach		nach		nach		nach		nach		
	Scale = 100		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Großbritannien		deutsche Nordseehäfen		Westitalien
	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP	LV	GP
1954 D .....	110,0		35,9		38,3		42,2		44,3		60,3		62,9		46,11
1955 D .....	114,5		37,2		39,9		43,11		46,1		62,6		65,1		48,7
1956 D .....	142,6		46,4		49,7		54,9		57,5		76,5		87,9		70,7
1957 D .....	139,2		45,3		48,5		53,6		56,0		89,5		95,6		82,10
1958 D .....	121,0		39,4		42,1		46,6		48,9		65,9		68,6		50,11
1959 I. ....	111,6		36,3		38,6		42,10		45,7		61,5		63,10		45,7
1959 II/IV D .....	108,17	95,20	35,2	30,11	37,4	32,10	41,7	36,7	44,2	38,10	59,8	53,4	62,1	55,4	44,5
1956 I. ....	117,0		38,0		40,8		44,11		47,1		63,9		66,5		49,6
II. ....	137,2		44,7		47,8		52,8		55,3		73,8		76,9		57,0
III. ....	141,3		45,11		49,1		54,3		56,10		75,9		78,10		58,6
IV. ....	174,8		56,10		60,9		67,2		70,4		124,11 <sup>7)</sup>		129,0 <sup>7)</sup>		117,2 <sup>7)</sup>
1957 I. ....	167,7		54,6		58,3		64,5		67,6		135,7 <sup>7)</sup>		139,6 <sup>7)</sup>		134,7 <sup>7)</sup>
II. ....	131,9		42,11		45,10		50,8		53,1		83,0 <sup>7)</sup>		87,10 <sup>7)</sup>		88,11 <sup>7)</sup>
III. ....	130,0		42,3		45,2		49,11		52,4		70,2		73,1		54,4
IV. ....	127,3		41,5		44,3		48,11		51,3		68,10		71,8		53,4
1958 I. ....	124,6		40,6		43,4		47,11		50,2		67,6		70,3		52,4
II. ....	124,1		40,4		43,2		47,8		49,11		67,3		70,1		52,2
III. ....	121,5		39,6		42,3		46,8		48,10		66,0		68,9		51,2
IV. ....	119,9		37,0		39,7		43,9		45,10		62,4		64,10		48,0
1959 I. ....	111,6		36,3		38,6		42,10		45,7		61,5		63,10		45,7
II. ....	109,5	95,7	35,7	31,1	37,9	33,0	42,1	36,9	44,9	39,1	60,4	53,7	62,9	55,7	44,10
III. ....	108,1	95,2	35,2	30,11	37,4	32,10 <sup>r</sup>	41,6	36,7	44,2	38,10	59,8	53,4	62,0	55,4	44,4
IV. ....	106,9	94,7	34,9	30,9	36,6	32,8	41,1	36,5	43,8	38,8	59,1	53,1	61,5	55,1	43,11
1960 I. ....	97,9	87,7	31,10	28,6	33,9	30,3	37,7	33,8	40,0	35,10	54,8	49,7	56,9	51,6	40,9
II. ....	98,6	87,4	32,1	28,5	34,0	30,2	37,11	33,7	40,3	35,8	55,0	49,5	57,1	51,4	41,0

<sup>1)</sup> Berechnet von W. G. Weston, London (Westinform Service), als wöchentliche Indices. Die Monats- und Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel der Wochenindices. — <sup>2)</sup> Der Activity-Index bezieht sich auf die Gesamtsumme der Frachteinahmen aller bekanntgewordenen Reisechartern mit 4000 tdw und mehr, wobei die Zahlen der Gruppenindices die Umsatzentwicklung anteilmäßig darstellen. — <sup>3)</sup> Berechnet für den Umfang der mindestens 14 Monate in Zeitcharter befindlichen Tonnage. — <sup>4)</sup> Schrottsätze waren im Gruppenindex für „Sonstiges“, Konsektivumsätze in den entsprechenden Gütergruppenindices enthalten. — <sup>5)</sup> Grain-Tanker-Index = Rentabilitätsindex für Öltanker in der Getreidefahrt. Die Basis bildet ein gewogener, aus Trampfrachtabschlüssen für die Getreidefahrt vom August 1958 bis Januar 1959 berechneter Scale-Durchschnittswert, in dem die zusätzlichen Kosten für Tanker in der Getreidefahrt enthalten sind. Die Maßzahlen der aktuellen Getreidefrachtabschlüsse werden mit den Maßzahlen der laufenden Öltanker-Quotierungen verglichen (Grundrelation: Rohöl vom Persischen Golf nach UK/Kont.); wird der Stand von 120 überschritten, ist es für Tankerreder rentabel, vom Öl- in den Getreidetransport überzuwechseln. — <sup>6)</sup> Berechnet von London Tanker Brokers' Panel, London (vierteljährlich); für Tanker aller Größen über 9999 tdw Fassungsvermögen; ab 1. Juli 1959 in gesonderten Maßzahlen für kleinere Tanker mit einem Fassungsvermögen von 13500 bis 24999 tdw (G. P.) und für Großtanker ab 25000 tdw (L. V.). Die Jahreszahlen sind das arithmetische Mittel der Vierteljahreszahlen. — <sup>7)</sup> Von November 1956 bis Mai 1957 über Kaproute (Suez-Krise).



**C. Frachtraten der Trampschifffahrt  
1. im Überseeverkehr**

von Zeit nach		Getreide											
		Große Seen		St. Lawrence			North. Range		US-Golf			Nord-Pazifik <sup>4)</sup>	
		UK	Antw./ Hbg.	UK	Rttd.	Antw./ Hbg.	UK	Antw./ Hbg.	UK	Antw./ Hbg.	Japan <sup>3)</sup>	UK	Antw./ Hbg.
		s je	\$ je	s je	\$ je		s je	\$ je	s je	\$ je		s je	\$ je
2240 lbs													
1938 D			12.11 <sup>1)</sup>			13.10 <sup>1)</sup>					25.9 <sup>1)</sup>		
1950 D			38.7 <sup>2)</sup>	5.72	5.24	40.1 <sup>2)</sup>	9.58	54.10 <sup>2)</sup>			68.9 <sup>2)</sup>		
1954 D			50.5	6.00	6.92	54.8	7.11	60.11	7.59	12.21	67.7	12.58	
1955 D			73.9	8.51	8.78	78.4	9.43	91.9	10.61	16.61	121.3	16.20	
1956 D			89.4	10.90	10.61	103.6	11.76	115.8	14.02	21.92	153.9	18.17	
1957 D			60.4	6.29	5.72	66.5	8.23	78.11	9.50	16.43	97.5	10.53	
1958 D	92.10		40.11	4.15	4.85	42.0	4.40	45.9	4.95	8.37	56.9	7.06	
1959 D	79.1	9.57	40.2	3.99	4.42	46.8	4.92	49.5	4.86	8.41	59.10	7.09	
1959 Juli	78.9	9.65	39.8	3.25	4.25			45.11	4.08	7.83	55.0	6.75	
Aug.	75.0		41.3	3.25		42.0	4.00	47.3	4.47	8.08	55.7	6.42	
Sept.	84.8	9.50	41.3	3.85		44.3		48.6	4.75	8.73	57.9	6.50	
Okt.	92.6	9.93	46.11	4.80	5.15	52.0	5.35	59.4	5.48	9.82	64.3	7.58	
Nov.				5.25	5.50	50.6	5.75	56.6	6.17	9.35	70.5	8.27	
Dez.		9.75		4.75	4.75	48.8		55.4	5.82	10.14	67.11		
1960 Jan.	84.9		44.0	4.60		47.0		55.11	6.03	9.88	70.8	8.75	
Febr.			42.6	4.00		45.2		55.3	6.01	9.36	70.0	7.50	
März	82.6	9.67	42.5	3.88		44.10		55.1	4.20	8.71	63.4		
April	88.0	8.17	47.1	4.13	4.25	48.3		58.5	4.17	9.14	62.4		
Mai	84.8	7.80	45.1r	3.25		46.1		56.10r	3.72	10.22	62.1		
Juni	75.0	8.28	38.0	3.75		33.9		48.6	3.84	9.38	50.0		
Juli		7.27	35.5	3.18	3.51	35.3		44.10	3.61	9.00	52.6		
Aug.	79.6	6.73	40.8	2.97	2.99	38.9		50.8	4.40	9.08	58.11		

von Zeit nach		Getreide								Kopra	Esparto	Zucker
		La Plata <sup>5)</sup>		West-	Ost-	Full Range	Nord-	Süd-	Schwarz-	Philip-	Algerien	Kuba <sup>6)</sup>
		UK	Antw./ Hbg.	West-	Australien		china <sup>6)</sup>	afrika	meer <sup>6)</sup>	pinen		
				italien	UK/Kont.		Antw./ Hbg.	UK	Antw./ Hbg.	Antw./ Hbg.	UK	
s je 2240 lbs										\$ je cbf	s je 2240 lbs	
1938 D		25.3 <sup>1)</sup>	25.2		32.3	33.9	29.9		17.2 <sup>7)</sup>			
1950 D		48.4	46.1		69.10	76.5	70.10	94.11	35.0			
1954 D		83.8	79.2	76.9	80.1	90.4	86.8	81.4	70.7	44.10	0.19	87.4
1955 D		101.5	96.5	93.2	126.11	131.7	127.9	146.0	98.4	73.0	0.29	115.8
1956 D		153.6	145.11	138.11	171.1	176.3	173.0	199.2	126.7	81.5	0.41	126.1
1957 D		98.6	91.11	96.3	110.10	119.9	114.4	135.0	93.7	59.2	0.26	110.9
1958 D		58.2	51.3	54.7	63.3	73.1	67.4	61.5	54.0	30.2	0.15	80.11
1959 D		63.6	57.7	59.1	72.8	81.2	77.10	62.8	60.4	38.3	0.17	79.4
1959 Juli		61.8	54.2	57.9	62.6	72.6	69.2	56.0	55.0	35.8	0.15	78.2
Aug.		54.10	52.10	55.7	70.0	70.0					0.15	78.0
Sept.		63.0	57.7	57.9	67.6	78.0	74.1	56.0	67.1	34.0	0.16	78.9
Okt.		69.10	66.8	65.4	77.6	85.0	80.9	61.3	72.2	35.2	0.18	77.6
Nov.		70.5	64.2	63.8	77.6	87.6	83.3	68.9	75.0	42.6	0.19	79.8
Dez.		74.5	67.9	66.9	87.3	97.6	93.7	72.3		42.6	0.20	79.11
1960 Jan.		75.10	69.10	70.5	90.0	97.6	95.8	70.1	72.11		0.21	81.8
Febr.		77.5	71.9	72.5	81.3	89.0	86.9	70.10	72.11	39.6	0.21	81.11
März		78.11	68.5	69.0		85.0		71.3		35.6	0.20	81.10
April		76.8	62.4	69.4	76.5	87.6	81.2				0.20	80.10r
Mai		70.5	59.8	61.9	76.11r	85.7	81.6		63.9		0.20	80.0
Juni		59.2	54.0	56.5	72.6	80.0	76.3		57.6		0.16	
Juli		59.10	55.7	55.8	66.3	77.6	70.0		52.6	34.0	0.14	83.9
Aug.					67.6	75.9	74.8		56.9	42.6	0.15	80.0

von Zeit nach		Zucker				Schwefelkies				Schwefel	Eisen- und Manganerze	
		Kuba <sup>8)</sup>	San Domingo	Queens- land <sup>10)</sup>	Mauritius	Morphou- Bay	Vassiliko- Bay	Huelva		US-Golf	Vitoria	Marmagoe <sup>11)</sup>
		Antw./ Rttd./Hbg.										
				UK		Niederlande		UK	Antw.	Rttd.	UK	Antw./ Hbg. <sup>9)</sup>
s je 2240 lbs												
1938 D									8.3			
1950 D			53.10		55.7	29.2	29.10	26.9	25.8	24.3	40.11	
1954 D		61.6	67.6r		72.3	36.5	35.6	39.11	29.3	27.10	51.0	54.3
1955 D		98.3 <sup>9)</sup>	103.4		99.5	46.0	46.5	50.6	40.9	37.0	86.3	72.9
1956 D		112.0	124.10		135.1	58.9	57.4	56.2	43.7	41.9	112.9	107.8
1957 D		104.2	105.7	93.4	74.2	44.9	45.8	46.7	35.5	31.8	96.5	77.10
1958 D		37.3	56.7	76.11	58.7	26.9	25.10	36.3	22.9	23.2	49.6	39.4
1959 D		39.11	60.6	92.3	62.11	26.3	26.2	34.1	25.9	24.6	47.10	41.1
1959 Juli		35.10			58.0	25.0	25.0	31.6			45.0	40.4
Aug.		36.9		85.0	58.9	24.8		36.0			42.9	39.11
Sept.		36.5		90.0	65.11	24.6	24.0	37.1		22.6		40.0
Okt.		39.8		90.0	69.1			36.6	24.6	23.6	47.6	50.6
Nov.		44.5		95.0	71.11	27.6	26.8			29.0	52.6	49.0
Dez.		47.2	67.6	105.0		30.0	30.0		30.3	28.0	52.6	
1960 Jan.		47.4	67.6	102.6	70.0		29.6	37.6	22.6		53.2	
Febr.		48.8	65.8			29.3	29.0				52.6	
März		50.6	66.3			28.2	27.8			24.0	52.0	
April		51.8	67.11		70.0	27.0		29.3		23.6		
Mai		52.3		95.0		26.6	26.6				50.0	
Juni		47.4		87.6	59.2	26.0	26.5		25.0		46.3	43.0
Juli		43.10		80.0	55.0	25.4	26.5	36.3		24.6		41.5
Aug.		42.10			55.7		25.0			23.0	48.9	40.4

<sup>1)</sup> Nach UK/Kont. — <sup>2)</sup> Umgerechnet von Shillingraten je qr (480 lbs). — <sup>3)</sup> Einschl. Sojabohnen. — <sup>4)</sup> Einschl. Brit. Kolumbien. — <sup>5)</sup> Einschl. Abschlüsse zu Berth Terms — Verladung fußaufwärts (bis San Lorenzo) — fußabwärts — Komplettierung in Buenos Aires. — <sup>6)</sup> Einschl. Rttd. Loschen. — <sup>7)</sup> Ab. Russ. Schwarzmeerbäfen. — <sup>8)</sup> Frei ein und aus, ohne kubanische Exporttaxe; inkl. umgerechnete Abschlüsse in US \$ — Lose u. oder gesackte Ladungen. — <sup>9)</sup> 4. Quartal — Nach Bordeaux-Dünkirchen Range — <sup>10)</sup> Mechanische Bulkverladungen Mac Kay oder Townsville. — <sup>11)</sup> Ohne Abschlüsse auf Basis frei ein und aus.

noch: C. Frachtraten der Trampschiffahrt

noch: 1. im Überseeverkehr

von  Zeit  nach		noch: Eisen- und Manganerze					Bauxit	Zink- konzentrat	Kohle					
		Melilla	Bona	La Goulette	Almeria	Bilbao	Itea	Port Pirie	Hampton Roads				Rotterdam	
		UK/Kont.	Antw./Rttd./Hbg.			UK/Kont.	UK	Antw.	Nordd. Häfen	Rotter- dam	West- italien	Japan	West- italien	
		s je 2240 lbs							\$ je 2240 lbs				s je 2240 lbs	
1938 D					6.9					3.20		5.9		
1950 D	19.7 <sup>1)</sup>	18.8	18.5		17.9	31.3	75.6			5.61	8.17 <sup>2)</sup>	22.4		
1954 D	25.11	25.1	24.9		18.8	37.2	93.6	38.3	36.0	5.67	10.28	20.4		
1955 D	38.7	35.8	36.6	33.2	29.11	52.5r	127.11	60.4	59.2	8.77	14.42	27.6		
1956 D	39.8	43.0	41.6	41.0	30.2	59.7	185.4	78.0	77.2	11.52	19.90	33.1		
1957 D	36.7	34.11	35.9	33.1	25.2	50.6	131.6	53.1	51.11	7.90	15.71	29.5		
1958 D	18.9	21.2	19.6	21.8	17.4	31.9	69.3	25.8	24.2	3.97	7.60	16.2		
1959 D	18.5	20.8		21.2	17.5	31.11	86.7	24.10	23.0	3.80	7.76	16.10		
1959 Juli				20.3	17.3 <sup>3)</sup>				20.6	3.43	7.69	17.0		
Aug.					17.3	31.0			20.5	3.67	7.66			
Sept.					16.6 <sup>4)</sup>				20.6	3.60	7.86	17.2		
Okt.	20.9				16.5 <sup>5)</sup>			27.8	27.0	3.97	8.11			
Nov.	20.6				19.6r	35.9		31.2	30.7	4.46	8.33			
Dez.		22.4		25.6					27.6	4.65	8.40			
1960 Jan.			27.0r	25.6					28.0	4.51	8.44	17.8		
Febr.	18.0				19.10	33.6	105.0	28.6	26.11	4.15	8.23	17.3		
März					18.0		90.0	27.2	25.8	3.90	8.03			
April					19.9			26.9	25.0	4.30r	8.39			
Mai					21.0 <sup>6)</sup>				25.6	4.50r	8.65			
Juni	18.0							27.8	26.1	4.55	8.45			
Juli					19.6				26.3		8.31	17.6		
Aug.											8.38			
von  Zeit  nach		Kohle		Rohöl				Düngemittel						
		Danzig/Stettin		Wales		Karibische See		US-Golf		Persischer Golf		(Phosphat) Casablanca	(Kali) Sfax	
						UK-Kontinent								
		Buenos Aires	Westitalien	darunter Nordd. Häfen	darunter Nordd. Häfen			darunter Nordd. Häfen	Antw./Rttd.	Japan				
s je 2240 lbs														\$ je 2240 lbs
1938 D		13.7 <sup>4)</sup>	6.0 <sup>5)</sup>		13.7				24.10					
1950 D	49.5	31.4	23.8	44.7 <sup>6)</sup>	52.10	60.1	49.10 <sup>7)</sup>		84.2 <sup>8)</sup>	23.0	24.2 <sup>9)</sup>	10.16		
1954 D	41.3	27.2	23.5	25.10 <sup>10)</sup>	31.1 <sup>11)</sup>		31.1 <sup>12)</sup>		44.3 <sup>13)</sup>	27.2	29.5	10.49		
1955 D	76.1	42.6	33.5	37.2 <sup>14)</sup>	36.4 <sup>15)</sup>		36.4 <sup>16)</sup>		69.4 <sup>17)</sup>	35.8	37.2	14.15		
1956 D	40.2	46.2	37.11	68.7	73.4	95.4	99.11	146.6	152.0	39.9	44.0	20.67		
1957 D	29.5	35.2	52.10	60.1	64.5	67.2	127.9	119.1	119.1	27.6	32.0	16.47		
1958 D	36.6	22.0	23.8	15.10	16.11	20.5	21.5	30.1	31.2	19.8	20.6	8.45		
1959 D	38.4	25.3	24.8	15.10	16.8	23.1	24.2	27.3	27.6	19.9	20.4	8.20		
1959 Juli	38.5	28.0	22.11	13.10	14.8				20.5	19.10	20.0			
Aug.	38.2		23.11		16.5				26.3	19.0	20.0			
Sept.	38.2	25.0	23.4	16.3	17.3			25.5	27.3	28.2				
Okt.	37.11	26.11	24.0	17.11	16.7	25.1	26.8	28.6	29.6	19.0		9.00		
Nov.	38.4	26.10	24.10	17.0	18.0		23.0	31.11	33.2	23.0		8.00		
Dez.	38.0	28.4	26.0	16.11	18.0	21.2	22.5	33.4	34.8	21.0		8.25		
1960 Jan.	37.11	27.0	26.0	16.11	18.0	24.6	22.5	34.0	35.2	20.3	21.0	8.25		
Febr.	37.0	27.0	25.11	13.11	14.9	18.3	19.5	30.10	31.11	20.0				
März	37.0			14.10	15.9			25.0	26.0r	19.10	21.0	7.15		
April		24.0	22.0	14.0	14.11			21.3	21.11	20.0	21.0			
Mai	37.0	24.0		12.9r	13.6r			23.0	23.9	22.10	21.3			
Juni	36.0		23.6	12.5	13.2			23.0	23.8	21.6				
Juli	36.0	23.3	24.4	14.4	15.8			24.4	25.1					
Aug.		24.0	24.8	17.4	12.11	31.8		25.4	26.0	19.9				
von  Zeit  nach		Dünge- mittel	Grubenholz				Schnitt- und Bauholz					Schrott <sup>11)</sup>		
		Antw./ Rttd./Hbg.	Ost- Kanada <sup>8)</sup>	Lenin- grad	UntereZone Finnland	Archang- elsk <sup>9)</sup>	Nord- Pazifik	Obere Zone Finnland <sup>10)</sup>	Untere Zone Schweden <sup>10)</sup>	Obere Zone Schweden <sup>10)</sup>	Untere Zone Schweden <sup>10)</sup>	Archang- elsk <sup>9)</sup>	Northern Range	
		Nord- China	UK <sup>9)</sup>				UK <sup>9)</sup>					Antw./ Rttd./Amst.		
		s je 2240 lbs	s je Fathom				s je 2240 lbs	s je Standard					\$ je 2240 lbs	
1938 D														
1950 D		176.6	133.9	120.1	155.6	70.7		135.2	127.1	120.8	190.5			
1954 D	104.10	195.3	139.2	138.3	172.0	88.2	215.6	184.9	199.2	174.6	223.2r	8.54		
1955 D	108.0	305.6	222.6	211.11	263.4	144.6	278.0	256.1	284.8	246.5	306.0	12.97		
1956 D	145.7	320.11	210.10	217.1	287.5		273.7	250.4	258.10	251.7	344.7	17.70		
1957 D	109.9	304.4	174.5	183.6	268.9	97.6	242.6	216.0	221.8	209.4		12.28		
1958 D	61.10	187.2	119.9	127.1	189.6	76.2	202.2	180.5	200.5	181.6	221.6r	6.07		
1959 D	57.4	171.3	125.0	146.6	175.0	81.8	190.10	187.4	185.0	182.8r	220.7	6.04		
1959 Juli		172.6		145.0			182.6	177.6			215.0			
Aug.	54.3	172.6		145.0	175.0	80.0	183.4	176.3		170.0	218.4			
Sept.		172.6				80.0	184.8	179.2	190.0	170.0	219.3	5.66		
Okt.				145.0				194.2			222.6	6.32		
Nov.	66.6					96.9		190.0		210.0		6.72		
Dez.	61.5			180.0		86.3		216.6			227.6	6.95		
1960 Jan.	60.0					95.0	214.10	196.9		199.10		7.01		
Febr.		185.0		205.0		80.0	236.8	201.3		194.3	227.6	6.86		
März	57.6					82.6	224.0	211.7	225.0	220.10	240.0	6.81		
April	62.0		135.0	150.0	195.0	86.0	236.3	212.2	225.0	220.10				
Mai	64.8r				195.0	84.2	215.0	230.8r	230.0	203.9	250.0r	7.03		
Juni					193.4	86.3	255.6	237.5	250.0	236.11	230.0	6.49		
Juli	61.11		157.6	157.6	195.0	70.3	271.3	244.10	248.9	247.6	234.9	6.28		
Aug.						76.7		232.8		230.0	240.0	5.98		

1) Nach Rotterdam. — 2) Abbrände. — 3) II. Halbjahr. — 4) Umgerechnet von US-\$ je 2240 lbs. — 5) Ab Cardiff. — 6) 1950 bis 1955 nach UK/Kont. berechnet nach MOT. — 7) Nach Elbhäfen. — 8) Ab 1955 große Ladungen (über 900 Fathoms bzw. Standards). — 9) Basis Ostküste. — 10) 1950 bis 1959 Ladungen nicht unter 200 Standards, ab Januar 1960 1—500 Standards. — 11) Umgerechnet von US-\$-Pauschalfrachten.

noch: C Frachtraten der Trampschifffahrt  
2. im Küstenverkehr

Zeit von nach		Getreide <sup>1)</sup>				Salz				Steinkohle		
		nördl. Oskars- hamn/Stockh.	Hamburg		nördl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dan. Ins. <sup>2)</sup>	Rheinberg/ Ossenb. (Rh.)	Hamburg	Lübeck		Ostküste Groß- britannien <sup>3)</sup>	Wales	Stettin/Danzig Gdingen
		Hamburg	nördl. Helsingborg/ Göteborg	nördl. Frederi- cia/Aarhus inkl. dan. Ins. <sup>2)</sup>	Hamburg	Dänemark Ostküste Jütland <sup>4)</sup> u. Inseln <sup>5)</sup>		nördl. Norr- köping/Stockh.	nördl. Stock- holm/Mälarsee	Deutsche Nordseehäfen	Rotterdam/ Amsterdam	Hamina/ Vaasa
		skr je 1000 kg	DM je 1000 kg			dkr je 1000 kg	skr je 1000 kg		s je 2240 lbs			
1950 D.	14,06	.	.	8,00	16,50 <sup>6)</sup>	16,00	11,40	13,12	12,6	13,6	.	
1954 D.	19,75	.	13,50 <sup>3)</sup>	6,00	16,46	18,50	18,00	12,75	16,6	16,3	18,10	
1955 D.	25,00	16,63 <sup>3)</sup>	11,64	7,60	18,60	21,33	15,38	13,50	22,2	19,8	23,1	
1956 D.	26,63	12,83	11,37	8,14	.	22,25	18,88	17,83	20,6	21,5	26,6	
1957 D.	.	9,53	7,53	7,10	20,75	17,13	15,13	16,06	17,0	15,6	21,2	
1958 D.	19,00	8,50	7,18	6,02	16,40	18,63	15,00	13,42	11,9	12,6	15,2	
1959 D.	19,58	8,66	7,56	5,75	17,89	18,18	17,23	12,75	13,3	12,11	14,11	
1959 Juli	.	8,25	6,67	.	.	.	.	.	.	11,0	12,6	
Aug.	20,50	8,46	6,63	6,25	18,00	.	.	11,50	12,0	11,6	13,4	
Sept.	.	8,50	6,58	6,00	17,00	17,00	.	15,83	12,0	11,6	13,9	
Okt.	.	9,25	7,13	6,00	.	.	15,00	11,50	.	14,11	14,9	
Nov.	.	8,42	8,40	.	.	19,00	.	11,50	.	15,0	16,10	
Dez.	.	10,82	11,42	5,90	.	.	23,50	11,50	.	16,0	18,6	
1960 Jan.	19,50	15,00	10,69	5,50	20,00	.	.	.	.	17,6	22,10	
Febr.	19,00	10,07	10,00	7,00	20,50	.	.	.	14,0	12,6	15,6	
März.	.	9,00	8,25	6,50	.	22,00	.	.	17,0	.	13,6	
April.	.	8,75	6,32	4,88	20,17	.	.	.	14,4	.	13,11	
Mai.	.	9,00	6,75	6,75	19,50	18,00	.	.	16,6	12,9	14,0	
Juni.	.	11,00	7,27	.	19,50	.	.	.	15,2	15,3	16,4	
Juli.	.	11,00	8,52	5,50	20,00	.	.	12,00	15,0	15,0	16,3	
Aug.	.	10,25	7,91	.	19,50	.	.	.	16,6	.	15,2	

Zeit von nach		Steinkohle				Koks					
		Stettin/Danzig Gdingen	Stettin			Lübeck	Hamburg			Lübeck	Rttd./Hbg.
		Schweden nördl. v. Stockh.	Dänemark Ostküste Jütland <sup>4)</sup> 6)	Bundesrepublik Elbe-Hafen Ostseehafen	Varberg/ Oskarshamn	Venersee	Varberg/ Oskarshamn	nördl. Aarhus/ Kopenhagen	Limfjord	nördl. Aarhus/ Kopenhagen	Hamina/ Vaasa
		skr je 1000 kg	dkr je 1000 kg	DM je 1000 kg		skr je 1000 kg			s je 2240 lbs		
1950 D.	.	.	9,00 <sup>7)</sup>	.	13,80	13,90	13,08	17,4	17,9	16,1	.
1954 D.	15,25	.	.	.	13,20	15,65	14,03	17,0	23,0	17,4	.
1955 D.	16,95	22,24	.	.	16,25	17,84	16,98	22,3	27,10	19,9	34,0
1956 D.	18,17	21,92	.	.	16,46	18,75	17,57	23,9	27,5	22,0	31,11
1957 D.	14,13	17,72	.	.	14,23	12,66	12,81	16,9	21,6	14,11	24,2
1958 D.	13,23	13,86	9,30	8,43	12,65	14,00	11,84	14,8	18,6	16,0	20,10
1959 D.	14,14	15,79	9,14	8,72	14,28	17,50	14,63	16,11	21,11	16,7	22,1
1959 Juli	.	.	10,33	8,88	.	.	.	.	.	.	.
Aug.	12,38	.	8,60	8,43	14,00	.	11,25	16,1	24,0	14,0	17,0
Sept.	12,00	.	9,46	8,93	.	.	15,00	18,1	.	16,0	.
Okt.	14,54	.	9,71	8,67	14,25	17,50	13,25	18,0	25,9	17,10	.
Nov.	16,92	20,00	10,59	8,76	.	.	.	19,6	30,0	20,7	26,5
Dez.	16,00	20,70	9,90	10,88	16,25	.	20,25	21,6	.	20,7	25,2
1960 Jan.	.	20,00	9,25	10,83	15,13	.	16,58	23,3	27,6	21,8	23,0
Febr.	.	16,08	8,88	9,16	15,13	.	14,50	20,5	.	18,1	.
März.	.	13,45	9,60	8,63	14,50	.	13,70	15,7	.	15,0	.
April.	13,50	12,58	9,87	8,46	.	.	.	15,6	.	15,4	.
Mai.	13,00	16,50	10,06	10,25	10,00	10,00	.	.	.	.	.
Juni.	14,00	19,00	11,98	10,65	17,50	.	14,00	20,8	23,3	.	20,0
Juli.	14,08	.	11,64	11,00	.	.	15,00	19,9	.	.	21,0
Aug.	14,44	20,50	11,55	10,55	.	.	14,92	21,11	.	.	19,6

Zeit von nach		noch: Koks					Briketts				
		Emden/Weser					Wismar/Stralsund				
		Venersee	nördl. Varberg/ Strömstad	Varberg/ Oskarshamn	nördl. Oskarshamn /Stockholm	nördl. Stockholm/ Mälarsee	Venersee	Varberg/ Oskarshamn	nördl. Stockholm/ Mälarsee	Dänemark, Ostk. Jütland <sup>4)</sup> 5) u. Inseln	Kotka/ Björneborg
		skr je 1000 kg					dkr je 1000 kg				s je 2240 lbs
1950 D.	14,92	.	14,29	14,75	14,74	.	.	.	.	23,6	
1954 D.	18,84	13,95	15,25	13,86	15,57	17,26	14,96	14,74	18,25	26,8	
1955 D.	19,60	21,89	19,04	18,66	20,34	21,00	16,56	18,34	20,25	32,6	
1956 D.	20,73	21,37	19,42	20,22	19,56	18,42	17,67	17,65	17,29	29,1	
1957 D.	14,78	15,33	14,19	17,83	14,77	14,50	14,11	13,33	14,29	17,10	
1958 D.	15,11	15,21	13,23	14,16	13,04	16,88	13,48	13,87	13,56	17,5	
1959 D.	16,77	15,49	14,09	15,56	13,98	20,50	14,33	13,67	15,67	.	
1959 Juli	.	.	12,50	.	.	.	.	.	.	.	
Aug.	16,25	.	12,50	12,38	12,92	.	.	.	.	.	
Sept.	16,38	15,63	14,09	18,00	13,75	.	.	12,50	14,00	15,1 <sup>8)</sup>	
Okt.	18,13	18,08	16,50	16,13	13,75	20,00	.	16,50	14,67	18,3	
Nov.	20,75	.	15,38	13,50	15,25	21,00	.	.	17,50	19,0	
Dez.	19,50	.	18,06	22,00	17,38	.	.	.	20,50	.	
1960 Jan.	.	.	19,83	17,00	.	.	16,50	.	22,29	.	
Febr.	.	.	16,00	16,25	.	.	.	.	17,75	.	
März.	.	.	14,50	15,13	.	.	.	.	13,67	.	
April.	18,50	.	13,83	15,13	14,50r	.	.	.	12,13	.	
Mai.	17,00	.	14,25	13,88	14,00	.	.	.	.	.	
Juni.	18,04	.	15,75	15,13	15,15	.	.	.	.	.	
Juli.	18,88	.	15,75	.	15,30	.	.	15,00	.	17,0	
Aug.	18,58	18,00	16,44	16,00	15,25	.	.	.	17,25	.	

<sup>1)</sup> Weizen, Mais, Milocorn, Roggen, Gerste exkl. Hafer, Reis. — <sup>2)</sup> Exkl. Isefjord und Bornholm. — <sup>3)</sup> Dezember. — <sup>4)</sup> Nicht nördlich von Aarhus. — <sup>5)</sup> Exkl. Firth of Forth. — <sup>6)</sup> Inkl. Inseln auch Bornholm, exkl. Isefjord. — <sup>7)</sup> Nach Itzehoe (Störkanal). — <sup>8)</sup> Ab Oktober 1959 nach Hamina/Vasa.

noch: C. Frachtraten der Trampschifffahrt  
noch: 2. im Küstenverkehr

Zeit	von nach	Papierholz	Schnittholz								
		Hamina/ Björneborg	Kotka/ Björneborg Dänemark	nördl. Öxelsund/ Härnösand <sup>4)</sup>	Venersee, Göteborg	Kotka/ Björneborg	Venersee, Göteborg	westl. Ystad/ Varberg <sup>5)</sup>	südl. Vesterrik/ Ystad	nördl. Öxelsund/ Härnösand <sup>3)</sup>	
		Lübeck/ Flensburg	Ostk. Jutland <sup>1)</sup> u. Inseln <sup>2)</sup>	Antwerpen <sup>5)</sup>		Weser		Flensburg <sup>7)</sup>	Jade/Ems	Hamburg	Lübeck
		DM je Fathom	dkr je Standard	s je Standard		DM je Standard					
1950 D							91,75		82,50 <sup>8)</sup>	72,00 <sup>8)</sup>	78,63
1954 D		88,43	190,00	153,9	.	177,6	73,89	59,83	72,00	88,08	72,30
1955 D		95,63	171,25	250,0	.	246,1	86,06	64,67	74,40	88,90	81,89
1956 D		93,11	182,75	239,5	211,2	233,6	87,81	65,91	77,57	93,00	84,38
1957 D		88,18	174,17	202,11	180,0	205,10	81,13	64,78	75,56	89,25	80,42
1958 D		56,25	144,72	174,1	150,0	169,2	72,84	59,41	72,86	75,63	68,00
1959 D		63,00	150,94	170,7	165,9	171,7	74,92	60,75	76,37	81,32	76,25
1959 Juli		.	143,67	164,2	.	.	71,00	60,00	.	83,00	.
Aug.		.	141,64	165,0	.	160,10	72,00	60,00	76,50	100,00	.
Sept.		.	150,00	160,0	185,0	166,3	76,50	.	70,00	82,50	.
Okt.		65,00	156,67	177,2	175,0	178,4	72,50	60,00	71,00	68,00	80,00
Nov.		.	160,00	200,0	.	181,8	.	63,00	.	.	.
Dez.		.	.	175,0	.	181,3	84,00	.	.	.	.
1960 Jan.		.	152,50 <sup>9)</sup>	.	.	187,6 <sup>3)</sup>	.	61,00	.	.	70,00
Febr.		.	162,50	190,0	.	185,0	.	61,00	80,00	110,00	.
März		.	175,00	195,0	.	.	83,50	62,00	80,75	75,00	87,50
April		79,50	170,00	.	.	202,1	82,50	65,00	84,00	.	.
Mai		78,50	188,75	170,0	.	194,3	86,25	65,00	.	.	.
Juni		82,50	177,86	207,6	.	213,0	89,93	62,50	90,00	92,50	94,00
Juli		83,00	190,00	206,8	222,6	209,3	92,50	63,50	.	93,50	100,00
Aug.		84,00	207,00	222,6	.	212,6	92,25	65,00	86,00	126,00	.

Zeit	von nach	noch: Schnittholz						Eisen und Stahl				
		nördl. Öxelsund/Härnösand <sup>4)</sup>				Kotka/Björneborg		Antwerpen/Gent/Rotterdam			Lübeck	
		Hamburg	Weser	Jade/Ems	Westdeutsche Kanäle/ Niederh. <sup>9)</sup>	Lübeck	Hamburg	Wismar/ Stralsund	Dänemark Ostk. Jutland <sup>1)</sup> u. Inseln <sup>10)</sup>	Trelleborg/ Stockholm	Strömstad/Malmö <sup>11)</sup>	
		DM je Standard						s je 2240 lbs		skr je 1000 kg		
1950 D		70,00 <sup>8)</sup>	.	.	100,00 <sup>8)</sup>	.	126,00 <sup>8)</sup>	.	23,6	14,25	15,38	9,75
1954 D		89,86	80,02	88,28	116,67	86,63	92,57	22,9	26,8	.	17,90	9,16
1955 D		92,56	96,63	103,91	156,13	97,76	120,50	31,4	29,10	17,92	18,70	10,50
1956 D		91,74	91,86	111,17	139,17	97,63	110,34	27,3	26,2	20,40	20,00	11,17
1957 D		94,48	86,84	94,71	120,83	91,50	106,58	20,10	23,8	15,94	14,75	8,00
1958 D		80,22	75,59	77,63	100,00	72,80	89,22	14,11	17,9	12,35	13,35	7,67
1959 D		85,59	76,76	86,32	93,00	77,36	90,36	16,9	19,9	13,23	13,89	8,68
1959 Juli		90,00	77,25	80,00	.	73,50	88,00	16,0	16,6	10,50	10,50	.
Aug.		85,00	74,08	.	94,00	.	94,50	.	16,5	11,25	11,50	.
Sept.		77,00	74,07	87,50	.	.	85,00	.	17,0	11,75	.	.
Okt.		102,50	76,00	87,25	.	76,00	86,00	.	20,2	12,75	13,75	.
Nov.		.	86,29	.	.	87,17	109,00	.	24,2	15,46	15,56	8,00
Dez.		.	77,50	105,00	.	87,50	.	.	27,1	16,50	18,50	.
1960 Jan.		.	.	.	.	94,75	86,50	23,6	25,3	20,70	22,00	.
Febr.		.	77,50	.	.	81,00	97,17	.	23,9	19,00r	17,06	9,00
März		93,00	82,50	.	.	80,50	96,75	.	20,3	15,13	15,25	.
April		.	84,67	.	.	.	93,13r	.	20,3	.	13,00	.
Mai		.	.	98,00	.	80,00	105,00	18,0	18,5	16,00	13,00	.
Juni		90,00	92,00	88,75	.	86,00	99,80	.	19,6	14,50	.	8,75
Juli		.	.	.	100,0	94,80	105,33	.	19,5	14,25	.	.
Aug.		100,00	97,67	109,00	108,00	89,25	107,50	.	18,5	13,38	13,50	.

Zeit	von nach	Eisen und Stahl	Düngemittel				Steine			Gips	
		Niederh./Ruhrgr.	Kali				Lysekil		Gotland <sup>14)</sup>	Bornholm	Hildesheim
		Strömstad/ Malmö <sup>11)</sup>	Deutsche Nordseehäfen	Dänemark	Varberg/ Karlskrona		Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Lübeck/ Flensburg	Hamburg	Kopenhagen
		DM je 1000 kg	Ostk. Jutland <sup>1)</sup> und Inseln <sup>10)</sup>	nördl. Aarhus/ Aalborg <sup>12)</sup>	Haf. i Limfjorden u. a. Skagerrak <sup>13)</sup>						
1950 D				18,42	24,00		8,00	8,25		7,83	
1954 D		18,15	20,33	20,08	23,40	19,53	9,50	8,10	9,90	7,27	19,50
1955 D		20,50	24,33	23,11	.	18,90	8,50	9,19	8,33	8,39	19,50
1956 D		20,94	23,87	25,74	29,85	21,60	9,35	10,19	9,38	9,22	19,75
1957 D		16,50	17,84	20,66	27,75	17,86	9,00	9,92	9,73	9,00	19,17
1958 D		15,61	17,50	18,81	23,00	16,55	8,41	9,04	8,97	7,67	18,00
1959 D		16,21	18,93	20,98	23,53	16,67	8,42	8,65	7,72	7,68	17,25
1959 Juli		.	17,83	19,50	22,50	.	8,83	9,00	.	8,00	.
Aug.		.	17,25	.	.	14,75	8,50	8,82	8,00	8,50	.
Sept.		15,60	16,50	.	.	15,00	8,38	9,36	.	8,13	.
Okt.		.	20,00	21,00	.	16,33	8,63	8,67	.	8,06	17,00
Nov.		18,13	21,58	.	.	19,00	8,50	8,77	10,00	8,00	.
Dez.		17,00	23,17	24,50	.	.	8,50	.	.	.	.
1960 Jan.		18,50	23,00	25,00	.	21,67	7,80	.	7,00	7,56	.
Febr.		17,00	20,25	22,00	.	.	8,00	.	7,00	7,13r	.
März		.	19,08	20,44	22,75	.	.	7,75	7,45	7,25	.
April		17,50	18,22	19,80	22,50	.	7,35	8,00	6,13	7,88	18,00
Mai		17,00	18,08	20,50	.	.	.	8,00	.	.	17,00
Juni		.	17,75	21,00	.	.	10,50	9,25	.	.	.
Juli		.	21,00	.	.	17,38	.	9,88	.	9,50	.
Aug.		.	20,83	22,25	.	17,38	10,50	10,00	10,00	9,50	18,00

<sup>1)</sup> Nicht nördlich von Aarhus. — <sup>2)</sup> Inkl. Bornholm, exkl. Isefjord. — <sup>3)</sup> Ab Januar 1960 Verladung Hamina/Björneborg. — <sup>4)</sup> Inkl. Mälarsee. — <sup>5)</sup> Inkl. Gent, Ostende, Zeebrügge. — <sup>6)</sup> Exkl. Göteborg, Venersee. — <sup>7)</sup> Inkl. Eckernförde, Kappeln, Schleswig. — <sup>8)</sup> Dezember. — <sup>9)</sup> Von Emmerich bis Duisburg. — <sup>10)</sup> Exkl. Isefjord und Bornholm. — <sup>11)</sup> Exkl. Venersee. — <sup>12)</sup> Inkl. Frederikshaven, Esbjerg, Isefjord und Bornholm. — <sup>13)</sup> Exkl. Aalborg/Norresundby. — <sup>14)</sup> Kalksteine.

## D. Frachtsätze \* der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

Zeit	von	nach	Getreide															
			Roggen und Weizen <sup>1)</sup>		Uebr. Getreide d. Güterkl. (IV <sup>1)</sup> )	Roggen und Weizen <sup>1)</sup>		Brot-		Futter-		Brot-		Futter-		Roggen und Weizen		Futtergetreide
			Hamburg			Braunschweig	Bremen			Emden								
			Düsseldorf		Köln		Mannheim		Heilbronn <sup>4)</sup>		Köln							
1950 D						9,12	8,52	12,77	12,17	15,16	14,56	8,36	7,76					
1954 D						9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44					
1955 D						9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44					
1956 D			15,61 <sup>2)</sup>	14,90 <sup>2)</sup>	9,65 <sup>2)</sup>	9,54	8,94	13,72	13,12	15,35	14,75	9,04	8,44					
1957 D			15,61	14,90	9,65	9,54	8,94	13,72	13,12	15,03 <sup>5)</sup>	15,03 <sup>5)</sup>	9,04	8,44					
1958 D			16,24	15,34	9,79	10,78	10,08	15,22	14,52	17,28	16,58	10,28	9,58					
1959 D			15,28	14,35	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67					
1959 Juli			15,00r	14,07r	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67					
Aug.			15,00r	14,07r	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67					
Sept.			15,00r	14,07r	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67					
Okt.			15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67					
Nov.			15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67					
Dez.			15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67					
1960 Jan.			15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67					
Febr.			15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,42	16,71	10,38	9,67					
März			15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22 <sup>5)</sup>	16,51 <sup>5)</sup>	10,38	9,67					
April			15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67					
Mai			15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67					
Juni			15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67					
Juli			15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67					
Aug.			15,00	14,07	9,81	10,88	10,17	15,35	14,64	17,22	16,51	10,38	9,67					
Zeit	von	nach	Getreide				Getreide und Mehl		Steinkohle in kompl. Ladungen	Ortskohle a)								
			Roggen und Weizen	Futtergetreide	Roggen und Weizen	Futtergetreide	ab 50 t	ab 100 t		Ruhrgebiet								
										Zechengruppe								
										I	II	III						
			Emden		Hamburg		Berlin		Emden									
			Mannheim	Heilbronn <sup>4)</sup>														
1950 D			12,46	11,86	14,90	14,30		7,53	6,16 <sup>6)</sup>	3,98	4,35	4,77						
1954 D			13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30						
1955 D			13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30						
1956 D			13,22	12,62	14,85	14,25	12,00	11,70	8,60	6,10	6,66	7,30						
1957 D			13,22	12,62	15,13 <sup>5)</sup>	14,53 <sup>5)</sup>	13,32	13,02	8,60	6,11	6,67	7,31						
1958 D			14,72	14,02	16,78	16,08	13,86	13,56	9,47	7,20	7,87	8,62						
1959 D			14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,68	7,36	8,12						
1959 Juli			14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,48r	7,16r	7,92r						
Aug.			14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,48r	7,16r	7,92r						
Sept.			14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,48r	7,16r	7,92r						
Okt.			14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92						
Nov.			14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92						
Dez.			14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92						
1960 Jan.			14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92						
Febr.			14,85	14,14	16,92	16,21	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92						
März			14,85	14,14	16,72 <sup>5)</sup>	16,01 <sup>5)</sup>	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92						
April			14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92						
Mai			14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92						
Juni			14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92						
Juli			14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92						
Aug.			14,85	14,14	16,72	16,01	13,86	13,56	9,90	6,48	7,16	7,92						
Zeit	von	nach	Küstenkohle b)			Exportkohle c)			Bunkerkohle d)									
			Ruhrgebiet			Ruhrgebiet			Ruhrgebiet									
			Zechengruppe			Zechengruppe			Zechengruppe									
			I	II	III	I	II	III	I	II	III							
			Emden															
1950 D			3,98	4,35	4,77	3,71	4,08	4,50	3,98	4,35	4,77							
1954 D			4,58	5,02	5,52	3,65	4,03	4,44	5,61	6,12	6,70							
1955 D			4,31	4,75	5,25	3,71	4,09	4,50	5,61	6,12	6,70							
1956 D			4,63	5,07	5,57	4,12	4,50	4,91	5,61	6,12	6,70							
1957 D			4,64	5,08	5,58	4,55	4,94	5,35	5,62	6,13	6,71							
1958 D			5,36	5,86	6,45	4,66	5,08	5,50	6,63	7,22	7,90							
1959 D			4,93	5,44	6,03	3,94	4,36	4,78	6,21	6,81	7,50							
1959 Juli r			4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34							
Aug. r			4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34							
Sept. r			4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34							
Okt.			4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34							
Nov.			4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34							
Dez.			4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34							
1960 Jan.			4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34							
Febr.			4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34							
März			4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34							
April			4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34							
Mai			4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34							
Juni			4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34							
Juli			4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34							
Aug.			4,77	5,28	5,87	3,81	4,23	4,65	6,05	6,65	7,34							

\* Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag (siehe Seite 23).

<sup>1)</sup> Loses Getreide der Güterklasse IV, Mengen ab 200 t. — <sup>2)</sup> Ab 1. 6. 1956. — <sup>3)</sup> Ab 1. 4. 1956. — <sup>4)</sup> Einschließlich Schiffsabgaben auf dem Neckar, die bis 14. 5. 1957 rd. 0,56 DM und ab 15. 5. 1957 rd. 0,68 DM je Tonne betragen. — <sup>5)</sup> Ab 1. 1. 1957 einschließlich Erschwerniszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 58, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>6)</sup> Vom 8. 8. 1950 bis 16. 1. 1951 Ausnahmefracht.

Erläuterung: a) Verbleibt im Raum Emden; zum dortigen Verbrauch bestimmt. — b) Auf Seeschiffe umgeschlagen und zum Verbrauch im Raume Schleswig-Holstein und Hamburg bestimmt. — c) Auf Seeschiffe umgeschlagen und für den Verbrauch im Ausland bestimmt. — d) Schiffskohle.

noch: D. Frachtsätze\* der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

Zeit von  nach		Bunkerkohle		Ortskohle		Steinkohle					
		Ruhrgebiet					Rhein-Ruhrhäfen				
		Bremen	Hannover	Berlin Abladung 1,75 m	Frankfurt(M. <sup>1)</sup> Osthafen	Würzburg <sup>1)</sup>	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Karlsruhe		
1950 D	6,11	6,11	5,20	13,13	5,52	7,59	5,60	6,90	7,10		
1954 D	6,66	8,44	7,43	15,86	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97		
1955 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97		
1956 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,52	10,40	7,55	9,73	8,97		
1957 D	6,66	8,44	7,43	15,51	7,96	10,86	7,95	10,55	9,41		
1958 D	7,80	9,91	8,73	17,33	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
1959 D	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
1959 Juli	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
Aug.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
Sept.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
Okt.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
Nov.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
Dez.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
1960 Jan.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
Febr.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,35	10,02		
März	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02		
April	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02		
Mai	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02		
Juni	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02		
Juli	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02		
Aug.	7,88	10,02	8,83	17,87	8,56	11,50	8,50	11,15	10,02		

Zeit von  nach		Braunkohlenbriketts					Erze				
		Wesseling/Rh.					Emden	Bremen	Mannheim	Heilbronn <sup>4)</sup>	Kehl
		Frankfurt(M. <sup>1)</sup>	Würzburg <sup>1)</sup>	Mannheim	Heilbronn <sup>2)</sup>	Karlsruhe	Dortmund		Duisburg-Ruhrort <sup>3)</sup>		
1950 D	4,47	6,54	4,55	5,85	5,55	2,78	4,16	2,11	2,78	2,93 <sup>5)</sup>	
1954 D	6,11	8,99	6,14	8,32	7,56	3,52	3,38	2,75	3,66	3,12	
1955 D	6,18	9,06	6,21	8,39	7,63	3,60	3,90	2,75	3,66	2,91 <sup>6)</sup>	
1956 D	6,18	9,06	6,21	8,39	7,63	4,17	4,48	2,75	3,66	2,85	
1957 D	6,35	9,25	6,34	8,94	7,80	4,73	5,04	2,75	3,99	2,85	
1958 D	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	5,14	5,45	3,04	4,46	2,85	
1959 D	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,58	5,11	3,07	4,40	2,85	
1959 Juli	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	
Aug.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	
Sept.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	
Okt.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	
Nov.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	
Dez.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	
1960 Jan.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	
Febr.	6,57	9,51	6,51	9,36	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	
März	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	
April	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84r	3,07	4,40	2,85	
Mai	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84r	3,07	4,40	2,85	
Juni	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	
Juli	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	
Aug.	6,57	9,51	6,51	9,16	8,03	4,52	4,84	3,07	4,40	2,85	

Zeit von  nach		Mineralöl in Tankschiffen <sup>8)</sup>					Kies			Bims Kies <sup>9)</sup>		
		Bremen					Emmerich/Rh.			Ladestellen Vallendar bis Broll/Rh.		
		Duisburg-Ruhrort beladen über Küsten-Kan. u. Wesel-Datt.-Rhein-Herne- Kanal leer über Minden (Weser)	Heilbronn <sup>6)</sup> über Küsten-Kanal und Wes.-Datt.-Kan./Rh.-Herne-Kan./Wes.-Datt.-Kan.	Mannheim			Dortmund	Hannover	Braun- schweig	Dortmund	Hannover	Braun- schweig
1950 D	.	.	23,75	19,55	21,15	2,67	4,51	5,06	3,33	5,81 <sup>12)</sup>	6,46 <sup>12)</sup>	
1954 D	.	.	24,95	20,55	21,55	2,54	5,73	6,41	4,54	7,78	8,60	
1955 D	.	.	25,29	20,12 <sup>11)</sup>	20,90 <sup>11)</sup>	2,46	5,60	6,28	3,85	6,55	7,17	
1956 D	14,20	13,65	26,20	19,85	20,50	2,46	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32	
1957 D	14,20	13,65	27,30	19,85	20,50	2,48	5,60	6,28	4,00	6,70	7,32	
1958 D	15,12	14,67	27,71	21,31	21,83	3,05	5,82	6,54	4,47	7,66	8,37	
1959 D	15,20 <sup>7)</sup>	27,75 <sup>7)</sup>	21,95 <sup>7)</sup>			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1959 Juli	15,20	27,75	21,95			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
Aug.	15,20	27,75	21,95			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
Sept.	15,20	27,75	21,95			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
Okt.	15,20	27,75	21,95			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
Nov.	15,20	27,75	21,95			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
Dez.	15,20	27,75	21,95			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
1960 Jan.	15,20	27,75	21,95			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
Febr.	15,20	27,75	21,95			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
März	15,20	27,75	21,95			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
April	15,20	27,75	21,95			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
Mai	15,20	27,75	21,95			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
Juni	15,20	27,75	21,95			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
Juli	I 15,20	27,75	I 21,95			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	
Aug.	I 17,15 II 15,45 III 14,60	II <sup>10)</sup> 20,10	I 24,55 II 22,10 III 20,85			3,05	5,82	6,54	4,51	7,75	8,47	

\* Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag (siehe Seite 23).

<sup>1)</sup> Einschließlich der Schiffsabgaben auf dem Main, die in der Relation Rhein-Ruhrhafen-Frankfurt (Main) bis zum 14. 12. 1951 mit 0,07 DM, ab 15. 12. 1951 mit 0,087 DM und ab 15. 5. 1957 mit 0,122 DM je Tonne berechnet wurden. In der Relation Rhein-Ruhrhafen/Würzburg wurden 0,188 DM bis zum 14. 2. 1951, 0,10 DM vom 15. 2. 1951 bis 14. 12. 1951, 0,125 DM vom 15. 12. 1951 bis 31. 10. 1952 berechnet. Ab 1. 11. 1952 betragen die Schiffsabgaben 0,17 DM je Tonne. — <sup>2)</sup> Einschließlich der Schiffsabgaben auf dem Neckar, die in der Relation Rhein-Ruhrhafen-Heilbronn vom 15. 2. 1951 bis zum 14. 12. 1951 mit 0,112 DM, vom 15. 12. 1951 bis 31. 12. 1952 mit 0,224 DM, ab 1. 1. 1953 bis 14. 5. 1957 mit 0,23 DM und ab 15. 5. 1957 mit 0,392 DM je Tonne berechnet wurden. Ab 1. 1. 1957 wurde für Transporte oberhalb Heidelberg ein Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 58, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>3)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — <sup>4)</sup> Einschließlich der Schiffsabgaben für Erze auf dem Neckar, die ab 15. 2. 1951 mit 0,0224 DM bzw. ab 15. 5. 1957 mit 0,224 DM je Tonne berechnet wurden. Ab 1. 1. 1957 wurde ein Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg hinzugerechnet (für Talfahrten ab 10. 7. 58 aufgehoben). — <sup>5)</sup> Errechnet aus den Frachtsätzen 2,97 DM vom 15. 2. 1950 und 2,92 DM je Tonne vom 15. 5. 1950 bis 31. 12. 1950. — <sup>6)</sup> Ab 1. 4. 1955 Lade- und Löszeit  $\frac{1}{2} + \frac{1}{4}$  und umgekehrt. — <sup>7)</sup> Nach Beschluß des Frachtausschusses für den Tankschiffsverkehr sind sämtliche Frachten ab Bremen/Unterweserhäfen nach dem Kanal- und Rheinstromgebiet ab Oktober 1958 einheitlich zu kalkulieren; für die einzelnen Relationen gilt nunmehr jeweils die gleiche Fracht unabhängig vom dem Weg, über den die Verkehrsleistung erfolgt ist. — <sup>8)</sup> Ab 1. August 1960 werden die Tankerfrachten im Binnenverkehr nach 3 Tarifgruppen unterschieden: Gruppe I = leichte Produkte mit spez. Gewicht bis 0,774, II = mittelschwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,775 bis 0,899, III = schwere Produkte mit spez. Gewicht von 0,900 an. — <sup>9)</sup> Ohne Schiffsabgaben, Hafen- und Ufergelder. — <sup>10)</sup> Gruppe I = DM 29,00, III = DM 24,65 je 1000 kg. — <sup>11)</sup> Ab 20. 5. 1955 leer über Weser. — <sup>12)</sup> März bis Dezember.

noch: D. Frachtsätze \* der Binnenschifffahrt

DM je 1000 kg

Zeit	von nach	Bimskies <sup>1)</sup>		Salz <sup>1)</sup>			Schnittholz			Erzeugn. d. eisch. Ind. <sup>1)</sup>	
		Ladest. Vallendar b. Brohl/Rh.		Heilbronn <sup>4)</sup>		Borth/Rh.	Heilbronn	Bremen		Partien	
		Frankfurt/M. <sup>2)</sup> — Oberhafen	Heilbronn <sup>4)</sup>	Köln	Leverkusen oder Duisb.-Ruhr	Leverkusen	Duisburg- Ruhrort	Köln	Mannheim	unter 50 t   50 t und mehr	
										Rhein-Ruhr-Häfen Mannheim	
1950 D		3,93 <sup>3)</sup>	5,34 <sup>3)</sup>	2,87	3,01	2,86	4,24	12,31	17,40	5,78 <sup>7)</sup>	5,35 <sup>7)</sup>
1954 D		4,89	6,83	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55	7,54	6,94
1955 D		4,23	5,88	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55	8,00	7,00
1956 D		4,43	6,12	3,63	3,83	3,65	5,35	13,06	17,55	8,00	7,00
1957 D		4,43	6,32 <sup>5)</sup>	3,63 <sup>5)</sup>	4,03 <sup>5)</sup>	3,65	5,62 <sup>5)</sup>	13,06	17,55	8,00	7,00
1958 D		4,92	7,10	4,26	4,46	4,17	6,23	15,03	19,82	9,47	8,28
1959 D		4,96	7,17	4,20	4,40	4,11	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
1959 Juli		4,96	7,17	4,20	4,40	4,22	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Aug.		4,96	7,17	4,20	4,40	3,98r	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Sept.		4,96	7,17	4,20	4,40	3,95r	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Okt.		4,96	7,17	4,20	4,40	3,95r	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Nov.		4,96	7,17	4,20	4,40	3,95r	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Dez.		4,96	7,17	4,20	4,40	3,95r	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
1960 Jan.		4,96	7,17	4,20	4,40	3,95r	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Febr.		4,96	7,17	4,20	4,40	3,95r	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
März		4,96	6,97	4,20	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
April		4,96	6,97	4,20	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Mai		4,96	6,97	4,20	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Juni		4,96	6,97	4,20	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Juli		4,96	6,97	4,09	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Aug.		4,96	6,97	4,00	4,40	3,95	6,19	15,19	20,01	9,60	8,40
Zeit	von nach	Erzeugnisse der eischaffenden Industrie <sup>1)</sup> — Partien						Binnenschifffahrtsfrachten für Normalgüter			
		unter 50 t   50 t und mehr   unter 50 t   50 t und mehr						der Güterklassen:			
		Rhein-Ruhr-Häfen						I   II			
		Würzburg <sup>9)</sup>						Partien:			
				Heilbronn <sup>9)</sup>		Karlsruhe		50 t	100 t	50 t	100 t
		von Hamburg <sup>10)</sup> nach Berlin <sup>11)</sup>									
1950 D				8,33 <sup>7)</sup>	7,90 <sup>7)</sup>	7,48 <sup>7)</sup>	7,05 <sup>7)</sup>	8,73	8,43	8,53	8,23
1954 D				10,81	10,20	9,73	9,13	13,10	12,80	12,80	12,50
1955 D		11,50	10,50	11,00	10,00	10,10	9,10	13,10	12,80	12,80	12,50
1956 D		11,50	10,50	11,00	10,00	10,10	9,10	13,10	12,80	12,80	12,50
1957 D		11,50	10,50	11,20 <sup>8)</sup>	10,20 <sup>8)</sup>	10,10	9,10	14,19	13,89	14,00	13,70
1958 D		13,02	11,92	12,67 <sup>8)</sup>	11,53 <sup>8)</sup>	11,43	10,30	14,63	14,33	14,48	14,18
1959 D		13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18
1959 Juli		13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18
Aug.		13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18
Sept.		13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18
Okt.		13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18
Nov.		13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18
Dez.		13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18
1960 Jan.		13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18
Febr.		13,20	12,10	12,85	11,70	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18
März		13,20	12,10	12,65 <sup>8)</sup>	11,50 <sup>8)</sup>	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18
April		13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18
Mai		13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18
Juni		13,20	12,10	12,85	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18
Juli		13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18
Aug.		13,20	12,10	12,65	11,50	11,60	10,45	14,63	14,33	14,48	14,18
Zeit		Binnenschifffahrtsfrachten für Normalgüter									
		der Güterklassen:									
		III		IV		V		VI			
		Partien:									
		50 t	100 t	50 t	100 t	50 t	100 t	50 t	100 t	50 t	100 t
		von Hamburg <sup>10)</sup> nach Berlin <sup>11)</sup>									
1950 D		8,33	8,03	8,13	7,83	7,93	7,63	7,73	7,43		
1954 D		12,60	12,30	12,30	12,00	12,10	11,80	11,90	11,60		
1955 D		12,60	12,30	12,30	12,00	12,10	11,80	11,90	11,60		
1956 D		12,60	12,30	12,30	12,00	12,10	11,80	11,90	11,60		
1957 D		13,83	13,53	13,63	13,33	13,50	13,20	13,39	13,09		
1958 D		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		
1959 D		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		
1959 Juli		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		
Aug.		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		
Sept.		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		
Okt.		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		
Nov.		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		
Dez.		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		
1960 Jan.		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		
Febr.		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		
März		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		
April		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		
Mai		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		
Juni		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		
Juli		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		
Aug.		14,33	14,03	14,17	13,87	14,07	13,77	14,00	13,70		

\* Die Frachtsätze verstehen sich ohne Transportversicherung und ohne Kleinwasserzuschlag (siehe Seite 23).

<sup>1)</sup> Volle gesetzliche Lade- und Löszeiten. — <sup>2)</sup> Einschließlich der Schiffsabgaben für Bimskies auf dem Main, die in der Relation Vallendar bis Brohl/Rh. nach Frankfurt (Main)-Oberhafen bis zum 31. Oktober 1952 mit 0,052 DM, ab 1. November 1952 mit 0,078 DM je Tonne berechnet wurden. — <sup>3)</sup> Gültig vom 15. Februar 1950 bis 24. Januar 1951. — <sup>4)</sup> Einschließlich der Schiffsabgaben für Bimskies auf dem Neckar, die in der Relation Vallendar bis Brohl/Rh. nach Heilbronn mit 0,112 DM je Tonne berechnet werden. — <sup>5)</sup> Einschließlich Erschwerungszuschlag von 0,20 DM je Tonne für Transporte oberhalb Heidelberg (für Talfahrten ab 10. 7. 58, für Bergfahrten ab 1. 3. 1960 aufgehoben). — <sup>6)</sup> Ohne Schiffsabgaben auf dem Neckar. Die Sätze betragen von 1. Juli 1948 bis 14. Mai 1957 für Salz in der Güterklasse V 0,448 DM, in der Güterklasse VI 0,336 DM je Tonne. Der Ausnahmesatz stellte sich auf 0,224 DM je Tonne. Ab 15. Mai 1957 erhöhte sich der Satz auf 0,56 DM in der Güterklasse V. Ausnahmesatz und Frachtsatz der Güterklasse VI wurden auf 0,336 DM gleichgestellt. — <sup>7)</sup> Gültig vom 1. August 1950 bis 24. Januar 1951. — <sup>8)</sup> Ohne Schiffsabgaben auf dem Main. — Die Sätze betragen ab 15. Mai 1957 für die Güterklassen I 0,833 DM, II 0,75 DM, III 0,583 DM und IV 0,50 DM je Tonne. — <sup>9)</sup> Ohne Schiffsabgaben auf dem Neckar. Die Sätze betragen von 1950 bis 14. Mai 1957 für die Güterklassen I 0,896 DM, II 0,784 DM, III 0,672 DM und IV 0,56 DM je Tonne. Ab 15. Mai 1957 Güterklasse I 1,20 DM, II 1,008 DM, III 0,784 DM und IV 0,672 DM je Tonne. — <sup>10)</sup> Hamburg, Bugsiggebiet A. — <sup>11)</sup> Berlin unterhalb.

**E. Durchschnittliche Kleinwasserzuschläge**  
**Prozentsätze, um die sich die Frachtsätze für Massengüter erhöhen \*)**

Zeit	Ab Oberrhein-, Main-, Neckarstationen talwärts <sup>1)</sup> Ab Rhein-Ruhr-Häfen bergwärts <sup>1)</sup>	Zwischen Niederrheinstationen und Braubach <sup>2)</sup>   Lülsdorf <sup>2)</sup> berg- und talwärts		Ausnahmeregelung	
		Ab Rhein-Ruhr-Stationen nach Rhein-, Main-, Neckarstationen <sup>1)3)</sup>		Steinkohle und -Koks	Braunkohlen-Briketts
1950 D .....	6,56	2,62	2,88	5,12	5,72
1951 D .....	0,65	1,19	0,54	—	0,65
1952 D .....	0,49	2,55	1,14	—	0,49
1953 D .....	8,73	13,54	10,46	4,19	8,73
1954 D .....	4,23	4,29	4,82	3,01	4,23
1955 D .....	3,41	5,65	4,11	—	—
1956 D .....	—	—	—	—	—
1957 D .....	1,63	1,73	0,97	—	—
1958 D .....	0,38	0,05	—	—	—
1959 D .....	15,61	23,66	20,96	7,53	7,53
1949 Juli .....	45,16	42,74	34,68	37,26	37,26
August .....	70,65	75,00	75,00	70,65	70,65
September .....	73,00	75,00	75,00	73,00	73,00
Oktober .....	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00
November .....	74,50	75,00	72,50	74,50	74,50
Dezember .....	35,81	14,52	10,48	35,81	35,81
1950 Januar .....	33,39	7,26	6,45	31,77	31,77
Februar .....	23,57	18,96	13,39	25,71	25,71
März .....	2,58	—	—	—	—
April .....	9,33	—	—	—	1,33
1950 Oktober .....	5,16	3,23	8,87	—	5,16
November .....	4,67	4,00	5,83	4,00	4,67
1951 Oktober .....	7,10	12,90	6,45	—	7,10
November .....	0,67	1,33	—	—	0,67
1952 August .....	3,87	23,23	10,97	—	3,87
September .....	2,00	7,33	2,67	—	2,00
1953 September .....	1,33	11,33	0,67	—	1,33
Oktober .....	10,97	27,10	15,48	—	10,97
November .....	24,67	44,00	30,66	—	24,67
Dezember .....	67,74	80,00	78,71	50,32	67,74
1954 Januar .....	39,35	20,00	33,55	36,13	39,35
Februar .....	11,43	31,43	24,29	—	11,43
1955 Oktober .....	—	1,29	—	—	—
November .....	26,67	43,33	30,00	—	—
Dezember .....	14,19	23,23	19,35	—	—
1957 November .....	6,00	5,33	2,67	—	—
Dezember .....	13,55	15,48	9,03	—	—
1958 Januar .....	4,52	0,65	—	—	—
1959 September .....	33,33	60,00	48,00	—	—
Oktober .....	72,90	96,13	96,13	72,90	72,90
November .....	34,00	66,67	50,67	—	—
Dezember .....	47,10	61,13	56,77	17,42	17,42
1960 Mai .....	0,65	3,23	1,29	—	—

\*) Der durchschnittlichen Prozentberechnung liegen die für einzelne Tage festgestellten Prozentsätze — soweit in Frage kommend — zugrunde, geteilt durch die Anzahl der Kalendertage des Monats. Bei der Berechnung der Transportsätze (Frachtsätze einschl. der Kleinwasser- und sonstigen Zuschläge) ist der entsprechende Frachtsatz (ohne Schiffsabgaben auf dem Main und Neckar und ohne Kanalkosten auf den westdeutschen Kanälen) anzuwenden (vgl. Anmerkungen auf Seiten 20—22). Bei den Jahreszahlen handelt es sich um das auf 12 Monate bezogene arithmetische Mittel der ausgewiesenen Durchschnittsprozentsätze in den einzelnen Monaten.  
<sup>1)</sup> Tarifliche Pegelmeßstelle Kaub. — <sup>2)</sup> Tarifliche Pegelmeßstelle Köln. — <sup>3)</sup> Die bei einem Niedrig-Wasserstand von 120 bis 81 cm Kauber Pegel normalerweise zu erhebenden Kleinwasserzuschläge (20 bzw. 40%) sind für Steinkohle ab 25. Jan. 1951, für Braunkohlenbriketts ab 1. April 1954 in die jeweils festgesetzten Frachtsätze bereits pauschal einbezogen.



# III. Luftverkehr

## A. Flugpreise im Personenverkehr

### von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

Preise in DM

von Frankfurt (Main) nach			Zwölfmonatsmittel										August 1960	
			1954		1956		1957		1958		1959		Klasse	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse			
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen
Europa Belgien	Brüssel	a)	95,00	74,00	102,00	76,00	106,00	77,00	109,00	80,00	109,00	80,00	109,00	80,00
		b)	171,00	133,00	184,00	137,00	190,00	139,00	197,00	144,00	197,00	144,00	197,00	144,00
		f)	—	—	—	—	—	—	—	115,00 <sup>a)</sup>	—	115,00	—	115,00
Deutschland	Berlin	a)	111,00 <sup>1)</sup>	89,00	111,00	89,00	111,00	89,00	111,00	90,00	111,00	93,00	111,00	93,00
		b)	200,00 <sup>1)</sup>	159,00	200,00	159,00	200,00	159,00	200,00	164,00	200,00	168,00	200,00	168,00
		c)	—	130,00 <sup>a)</sup>	—	130,00	—	130,00	—	132,00	—	136,00	—	136,00
	Bremen	a)	130,00 <sup>1)</sup>	102,00	131,00	102,00	136,00	102,00	128,00	102,00	128,00	102,00	128,00	102,00
		b)	234,00 <sup>1)</sup>	184,00	235,00	184,00	245,00	184,00	231,00	184,00	231,00	184,00	231,00	184,00
		d)	—	—	—	132,00 <sup>a)</sup>	—	132,00	—	132,00	—	132,00	—	132,00
		e)	—	166,00 <sup>a)</sup>	—	166,00	—	—	—	—	—	—	—	—
		f)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Düsseldorf	a)	62,00 <sup>1)</sup>	50,00	63,00	50,00	66,00	50,00	62,00	50,00	62,00	50,00	62,00	50,00
		b)	112,00 <sup>1)</sup>	90,00	114,00	90,00	119,00	90,00	112,00	90,00	112,00	90,00	112,00	90,00
		c)	—	—	—	62,00	—	62,00	—	62,00 <sup>r)</sup>	—	—	—	—
		d)	—	—	—	—	70,00 <sup>a)</sup>	70,00	—	70,00	—	70,00	—	70,00
	Hamburg	a)	130,00 <sup>1)</sup>	102,00	131,00	102,00	136,00	102,00	128,00	102,00	128,00	102,00	128,00	102,00
		b)	234,00 <sup>1)</sup>	184,00	235,00	184,00	245,00	184,00	231,00	184,00	231,00	184,00	231,00	184,00
		d)	—	e) 166,00	—	e) 166,00	—	144,00 <sup>a)</sup>	—	144,00	—	144,00	—	144,00
	Hannover	a)	86,00 <sup>1)</sup>	69,00	88,00	69,00	92,00	69,00	86,00	69,00	86,00	69,00	86,00	69,00
		b)	155,00 <sup>1)</sup>	125,00	158,00	125,00	166,00	125,00	155,00	125,00	155,00	125,00	155,00	125,00
		d)	—	—	—	96,00 <sup>a)</sup>	—	96,00	—	96,00	—	96,00	—	96,00
	München	a)	88,00 <sup>1)</sup>	70,00	90,00	70,00	94,00	70,00	88,00	70,00	88,00	70,00	88,00	70,00
		b)	159,00 <sup>1)</sup>	126,00	162,00	126,00	170,00	126,00	159,00	126,00	159,00	126,00	159,00	126,00
		d)	—	—	—	98,00 <sup>a)</sup>	—	98,00	—	98,00	—	98,00	—	98,00
	Nürnberg	a)	50,00 <sup>1)</sup>	40,00	51,00	40,00	54,00	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00
		b)	90,00 <sup>1)</sup>	72,00	92,00	72,00	98,00	72,00	90,00	72,00	90,00	72,00	90,00	72,00
		d)	—	—	—	60,00 <sup>1)</sup>	—	60,00	—	60,00	—	60,00	—	60,00
	Stuttgart	a)	50,00 <sup>1)</sup>	40,00	51,00	40,00	54,00	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00	50,00	40,00
		b)	90,00 <sup>1)</sup>	72,00	92,00	72,00	98,00	72,00	90,00	72,00	90,00	72,00	90,00	72,00
		d)	—	—	—	56,00 <sup>a)</sup>	—	56,00	—	56,00	—	56,00	—	56,00
Frankreich	Paris	a)	118,00	95,00	127,00	96,00	134,00	103,00	141,00	109,00	143,00	110,00	143,00	110,00
		b)	213,00	171,00	229,00	173,00	241,00	186,00	255,00	196,00	258,00	198,00	258,00	198,00
Griechenland	Athen	a)	637,00	511,00	701,00	527,00	708,00	536,00	708,00	536,00	708,00	536,00	708,00	536,00
		b)	1146,00	919,00	1262,00	949,00	1275,00	965,00	1275,00	965,00	1275,00	965,00	1275,00	965,00
Großbritannien	London	a)	203,00	166,00	220,00	173,00	233,00	182,00	243,00	188,00	245,00	189,00	245,00	189,00
		b)	366,00	299,00	396,00	312,00	420,00	329,00	438,00	339,00	441,00	341,00	441,00	341,00
		cf)	—	—	—	—	—	249,00 <sup>a)</sup>	—	260,00 <sup>a)</sup>	—	260,00 <sup>a)</sup>	—	260,00 <sup>a)</sup>
Italien	Mailand	a)	190,00	156,00	209,00	156,00	217,00	158,00	225,00	164,00	225,00	164,00	225,00	164,00
		b)	341,00	281,00	377,00	281,00	391,00	285,00	405,00	296,00	405,00	296,00	405,00	296,00
		f)	—	—	—	245,00	—	255,00	—	265,00	—	252,00 <sup>r)</sup>	—	247,00 <sup>a)</sup>
	Rom	a)	299,00	228,00	307,00	228,00	318,00	231,00	330,00	240,00	330,00	240,00	330,00	240,00
		b)	539,00	411,00	553,00	411,00	573,00	416,00	594,00	432,00	594,00	432,00	594,00	432,00
		f)	—	—	—	—	c) 369,00 <sup>a)</sup>	—	383,00 <sup>a)</sup>	—	360,00 <sup>a)</sup>	—	360,00 <sup>a)</sup>	
Jugoslawien	Belgrad	a)	381,00 <sup>1)</sup>	304,00 <sup>a)</sup>	384,00	285,00	414,00	301,00	414,00	301,00	414,00	301,00	414,00	301,00
		b)	686,00 <sup>1)</sup>	548,00 <sup>a)</sup>	691,00	514,00	746,00	542,00	746,00	542,00	746,00	542,00	746,00	542,00
		f)	—	472,00 <sup>1)</sup>	—	434,00	—	434,00	—	434,00	—	434,00	—	418,00
Niederlande	Amsterdam	a)	103,00	85,00	108,00	80,00	112,00	81,00	116,00	85,00	116,00	85,00	116,00	85,00
		b)	186,00	152,00	194,00	144,00	201,00	146,00	209,00	153,00	209,00	153,00	209,00	153,00
		f)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	120,00 <sup>a)</sup>	—	120,00 <sup>a)</sup>
Norwegen	Oslo	a)	337,00 <sup>a)</sup>	303,00 <sup>a)</sup>	368,00	304,00	377,00	310,00	387,00	322,00	392,00	327,00	394,00	328,00
		b)	607,00 <sup>a)</sup>	546,00 <sup>a)</sup>	663,00	548,00	680,00	558,00	697,00	579,00	707,00	589,00	710,00	591,00
		cf)	—	—	—	409,00 <sup>a)</sup>	—	411,00 <sup>a)</sup>	—	—	—	—	—	—
Österreich	Wien	a)	180,00	146,00	196,00	146,00	207,00	151,00	210,00	153,00	210,00	153,00	210,00	153,00
		b)	324,00	263,00	352,00	263,00	372,00	272,00	378,00	276,00	378,00	276,00	378,00	276,00
Portugal	Lissabon	a)	472,00	376,00	505,00	381,00	534,00	395,00	543,00	402,00	543,00	402,00	543,00	402,00
		b)	850,00	677,00	910,00	685,00	962,00	712,00	978,00	724,00	978,00	724,00	978,00	724,00
Spanien	Barcelona	a)	314,00 <sup>a)</sup>	232,00	322,00	239,00	333,00	242,00	346,00	252,00	346,00 <sup>a)</sup>	252,00	346,00	252,00
		b)	565,00 <sup>a)</sup>	418,00	580,00	434,00	601,00	437,00	623,00	454,00	623,00 <sup>a)</sup>	454,00	623,00	454,00
		f)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	377,00	—	377,00
	Madrid	a)	378,00	286,00	388,00	293,00	410,00	304,00	417,00	309,00	417,00	309,00	417,00	309,00
		b)	681,00	515,00	699,00	528,00	739,00	548,00	751,00	557,00	751,00	557,00	751,00	557,00
		f)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	464,00 <sup>a)</sup>	—	464,00
Schweden	Stockholm	a)	332,00	300,00	368,00	304,00	377,00	310,00	387,00	322,00	392,00	327,00	394,00	328,00
		b)	599,00	540,00	663,00	548,00	680,00	558,00	697,00	579,00	707,00	589,00	710,00	591,00
		f)	—	—	—	409,00 <sup>a)</sup>	—	c) 411,00 <sup>a)</sup>	—	—	—	—	—	—
Schweiz	Genf	a)	150,00	130,00	176,00	131,00	180,00	131,00	176,00	131,00	174,00	131,00	174,00	131,00
		b)	271,00	234,00	317,00	236,00	324,00	236,00	317,00	236,00	314,00	236,00	314,00	236,00
		cf)	—	—	—	199,00	—	199,00	—	199,00	—	199,00	—	—
	Zürich	a)	115,00 <sup>1)</sup>	92,00 <sup>a)</sup>	123,00	92,00	126,00	92,00	126,00	92,00	126,00	92,00	126,00	92,00
		b)	207,00 <sup>1)</sup>	166,00 <sup>a)</sup>	222,00	166,00	227,00	166,00	227,00	166,00	227,00	166,00	227,00	166,00
		cf)	—	140,00 <sup>1)</sup>	—	140,00	—	140,00	—	140,00	—	140,00	—	—
Türkei	Istanbul	a)	741,00	592,00	796,00	592,00	825,00	603,00	830,00	608,00	830,00	608,00	830,00	608,00
		b)	1334,00	1066,00	1433,00	1066,00	1485,00	1085,00	1494,00	1095,00	1494,00	1095,00	1494,00	1095,00

Anmerkung: Die dargestellten Durchschnitte werden nach den veröffentlichten Flugpreisen der IATA (International Air Transport Association) ohne Flughäfen-, Passagier- oder Landegebühen bzw. -Steuern berechnet. — Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober.

a) Einfacher Flug. — b) bis f) Hin- und Rückflüge: b) Normal-, c) Nachtflüge. — d) Rückflug innerhalb 8 Tagen (Ausflugsrate). — e) Rückflug innerhalb 17 Tagen. — f) Rückflug innerhalb 23 Tagen.

# noch: III. Luftverkehr

noch: A. Flugpreise im Personenverkehr  
von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen  
Preise in DM

von Frankfurt (Main) nach			Zwölfmonatsmittel								August 1960	
			1954		1956		1957		1958		1959	
			Klasse		Klasse		Klasse		Klasse		Klasse	
			I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen	I.	Touristen
<b>Afrika</b>												
Ägypten	Kairo	a)	1003,00	753,00	1100,00	762,00	1153,00	788,00	1179,00	806,00	1188,00r	812,00
		b)	1805,00	1356,00	1981,00	1372,00	2076,00	1419,00	2123,00	1451,00	2139,00	1462,00
Südafrik. Union	Johannesburg	a)	2161,00	1647,00	2350,00	1662,00	2447,00	1706,00	2588,00	1768,00	2635,00	1788,00
		b)	3890,00	2965,00	4230,00	2992,00	4405,00	3071,00	4659,00	3182,00	4743,00	3219,00
<b>Asien</b>												
Aden	Aden	a)	.	.	1700,00	1274,00	1800,00	1318,00	1897,00	1371,00	1929,00	1388,00
		b)	.	.	3060,00	2294,00	3240,00	2373,00	3415,00	2468,00	3473,00	2499,00
Birma	Rangun	a)	2505,00 <sup>2)</sup>	2000,00 <sup>2)</sup>	2682,00	2024,00	2905,00	2094,00	3064,00	2174,00	3205,00	2262,00
		b)	4509,00 <sup>2)</sup>	3600,00 <sup>2)</sup>	4827,00	3643,00	5229,00	3770,00	5516,00	3913,00	5769,00	4071,00
Ceylon	Colombo	a)	2200,00 <sup>1)</sup>	1647,00 <sup>1)</sup>	2288,00	1647,00	2441,00	1709,00	2482,00	1729,00	2570,00	1791,00
		b)	3860,00 <sup>1)</sup>	2965,00 <sup>1)</sup>	4118,00	2965,00	4394,00	3076,00	4468,00	3113,00	4626,00	3225,00
Indien	Bombay	a)	1964,00 <sup>2)</sup>	1447,00 <sup>2)</sup>	2044,00	1447,00	2185,00	1509,00	2223,00	1529,00	2312,00	1591,00
		b)	3536,00 <sup>2)</sup>	2605,00 <sup>2)</sup>	3679,00	2605,00	3933,00	2716,00	4002,00	2753,00	4161,00	2865,00
	Kalkutta	a)	2188,00 <sup>1)</sup>	1647,00 <sup>1)</sup>	2276,00	1647,00	2429,00	1709,00	2470,00	1729,00	2559,00	1791,00
		b)	3939,00 <sup>1)</sup>	2965,00 <sup>1)</sup>	4090,00	2965,00	4370,00	3076,00	4446,00	3113,00	4606,00	3225,00
Irak	Bagdad	a)	1282,00 <sup>2)</sup>	965,00 <sup>2)</sup>	1391,00	968,00	1435,00	977,00	1461,00	994,00	1470,00	1000,00
		b)	2308,00 <sup>2)</sup>	1737,00 <sup>2)</sup>	2504,00	1743,00	2583,00	1759,00	2630,00	1790,00	2646,00	1800,00
Iran	Abadan	a)	1341,00 <sup>2)</sup>	1047,00 <sup>2)</sup>	1459,00	1059,00	1529,00	1094,00	1556,00	1112,00	1565,00	1118,00
		b)	2414,00 <sup>2)</sup>	1885,00 <sup>2)</sup>	2626,00	1906,00	2753,00	1970,00	2801,00	2002,00	2817,00	2013,00
	Teheran	a)	1461,00	1108,00	1585,00	1118,00	1623,00	1118,00	1650,00	1135,00	1659,00	1141,00
		b)	2630,00	1995,00	2853,00	2013,00	2922,00	2013,00	2971,00	2044,00	2987,00	2054,00
Japan	Tokio	a)	3263,00	2670,00 <sup>1)</sup>	3690,00	2702,00	4058,00	2799,00	4243,00	2888,00	4421,00	4459,00
		b)	5874,00	4806,00 <sup>1)</sup>	6642,00	4864,00	7305,00	5039,00	7638,00	5203,00	7956,00	5394,00
Libanon	Beirut	a)	1003,00	753,00	1100,00	762,00	1153,00	788,00	1179,00	806,00	1188,00	812,00
		b)	1805,00	1356,00	1981,00	1372,00	2076,00	1419,00	2123,00	1452,00	2139,00	1462,00
Philippinen	Manila	a)	3058,00 <sup>2)</sup>	2447,00 <sup>2)</sup>	3373,00	2476,00	3705,00	2564,00	3899,00	2662,00	4061,00	2765,00
		b)	5505,00 <sup>2)</sup>	4405,00 <sup>2)</sup>	6072,00	4458,00	6669,00	4616,00	7019,00	4792,00	7310,00	4977,00
Singapur und Malaya	Singapur	a)	2564,00 <sup>1)</sup>	2047,00 <sup>1)</sup>	2829,00	2076,00	3105,00	2164,00	3273,00	2244,00	3426,00	2332,00
		b)	4616,00 <sup>1)</sup>	3685,00 <sup>1)</sup>	5092,00	3738,00	5589,00	3896,00	5892,00	4024,00	6167,00	4197,00
Syrien	Damaskus	a)	1012,00 <sup>2)</sup>	753,00 <sup>2)</sup>	1100,00	762,00	1153,00	788,00	1179,00	806,00	1188,00	812,00
		b)	1822,00 <sup>2)</sup>	1356,00 <sup>2)</sup>	1981,00	1372,00	2076,00	1419,00	2123,00	1451,00	2139,00	1462,00
Thailand	Bangkok	a)	2529,00 <sup>2)</sup>	2023,00 <sup>2)</sup>	2794,00	2050,00	3070,00	2129,00	3229,00	2209,00	3370,00	2297,00
		b)	4553,00 <sup>2)</sup>	3642,00 <sup>2)</sup>	5029,00	3690,00	5526,00	3833,00	5813,00	3976,00	6066,00	4134,00
<b>Australien und Ozeanien</b>												
Australischer Bund	Sydney	a)	3493,00 <sup>1)</sup>	2799,00 <sup>1)</sup>	3758,00	2799,00	3893,00	2834,00	4034,00	2940,00	4264,00	3055,00r
		b)	6288,00 <sup>1)</sup>	5039,00 <sup>1)</sup>	6764,00	5039,00	7008,00	5102,00	7262,00	5292,00	7675,00	5499,00r
<b>Amerika</b>												
Argentinien	Buenos Aires	a)	2945,00	—	3054,00	—	3218,00	2361,00 <sup>1)</sup>	3345,00	2411,00	3369,00	2428,00
		b)	5301,00	—	5498,00	—	5792,00	4250,00 <sup>1)</sup>	6021,00	4341,00	6065,00	4371,00
Brasilien	Rio de Janeiro	a)	2873,00	—	2915,00	—	3073,00	2235,00 <sup>1)</sup>	3198,00	2285,00	3222,00	2302,00
		b)	5172,00	—	5247,00	—	5531,00	4023,00 <sup>1)</sup>	5756,00	4114,00	5800,00	4144,00
Chile	Santiago	a)	3150,00	—	3272,00	—	3470,00	2533,00 <sup>1)</sup>	3585,00	2602,00	3612,00	2625,00
		b)	5670,00	—	5890,00	—	6202,00	4560,00 <sup>1)</sup>	6453,00	4684,00	6502,00	4725,00
Kolumbien	Barranquilla	a)	2266,00 <sup>2)</sup>	1882,00 <sup>2)</sup>	2415,00	1882,00	2363,00	1882,00	2394,00	1882,00	2415,00	1882,00
		b)	4079,00 <sup>2)</sup>	3387,00 <sup>2)</sup>	4355,00	3388,00	4255,00	3388,00	4309,00	3388,00	4347,00	3388,00
		c)	3785,00 <sup>2)</sup>	3051,00 <sup>2)</sup>	3999,00	3135,00	4213,00 <sup>2)</sup>	3219,00 <sup>2)</sup>	—	d)2980,00 <sup>2)</sup>	—	—
Uruguay	Montevideo	a)	2945,00	—	3054,00	—	3218,00	2361,00 <sup>1)</sup>	3345,00	2411,00	3369,00	2428,00
		b)	5301,00	—	5498,00	—	5792,00	4250,00 <sup>1)</sup>	6021,00	4341,00	6065,00	4371,00
Venezuela	Caracas	a)	2203,00 <sup>1)</sup>	1853,00 <sup>2)</sup>	2373,00	1853,00	2321,00	1853,00	2352,00	1853,00	2373,00	1853,00
		b)	3966,00 <sup>1)</sup>	3336,00 <sup>2)</sup>	4272,00	3336,00	4178,00	3336,00	4234,00	3336,00	4272,00	3336,00
		c)	3709,00 <sup>2)</sup>	2998,00 <sup>2)</sup>	3923,00	3082,00	4137,00 <sup>2)</sup>	3166,00 <sup>2)</sup>	—	d)2927,00 <sup>2)</sup>	—	—
Vereinigte Staaten	New York	a)	1834,00	1362,00	1967,00	1379,00	1883,00	1379,00	1951,00	1219,00 <sup>1)</sup>	2016,00 <sup>2)</sup>	1247,00 <sup>2)</sup>
		b)	3302,00	2452,00	3541,00	2483,00	3390,00	2483,00	3513,00	2195,00 <sup>1)</sup>	3629,00 <sup>2)</sup>	2256,00 <sup>2)</sup>
		c)	2944,00	2074,00	3405,00 <sup>1)</sup>	2313,00	—	d)2074,00 <sup>2)</sup>	—	d)2074,00 <sup>2)</sup>	—	—

Anmerkung: Durchschnitte berechnet nach den Flugpreisen der International Air Transport Association ohne Flughafen-, Passagier- oder Landeregebühren bzw. -Steuern.  
— Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober. — a) Einfacher Flug. — b) Hin- und Rückflug. — c) Vor- und Nachsaison-Preise für Hin- und Rückflug.  
Geltungsdauer auf Nordatlantikrouten jeweils vom 1. November bis zum 31. März. — d) Hin- und Rückflug innerhalb 15 Tagen.  
1) April bis Dezember. — 2) II. Halbjahr. — 3) 4. Quartal. — 4) 1. Quartal. — 5) April 1957 bis März 1958. — 6) Preise in der Economy-Klasse. — 7) Bei Benutzung von Düsenflugzeugen wird ab 1. April 1959 für den einfachen Flug in der I. und De Luxe-Klasse ein Zuschlag von DM 84,00 bzw. DM 63,00 in der Touristen- und Economy-Klasse erhoben. — 8) Gültig ab Oktober 1956.

# noch: III. Luftverkehr

## B. Luftfrachtraten im Güterverkehr

### Allgemeine Luftfrachtraten von Frankfurt (Main) nach wichtigen internationalen Flughäfen

Raten in DM je kg<sup>1)</sup>

von Frankfurt (Main)  nach		Zwölfmonatsmittel										August 1960	
		1954		1956		1957		1958		1959			
		unter 45	über	unter 45	über	unter 45	über	unter 45	über	unter 45	über		
Kilogramm													
<b>Europa</b>													
Belgien	Brüssel	0,80	0,62	0,80	0,63	0,84	0,63	0,84	0,63	0,84	0,63	0,84	0,63
Dänemark	Kopenhagen	1,93	1,46	1,93	1,47	2,02	1,51	2,12	1,59	2,20	1,65 r	2,23	1,68
Deutschland	Berlin	0,97	0,75	0,97	0,76	1,02	0,76	1,06	0,79	1,09	0,80	1,10	0,80
	Bremen	1,21	0,91	1,22	0,92	1,25	0,94	1,31	0,98	1,34	1,00	1,35	1,00
	Düsseldorf	0,54	0,41	0,55	0,42	0,54	0,41	0,57	0,43	0,59	0,44	0,60	0,45
	Hamburg	1,21	0,91	1,22	0,92	1,25	0,94	1,31	0,98	1,34	1,00	1,35	1,00
	München	0,76	0,59	0,76	0,59	0,78	0,59	0,81	0,62	0,84	0,64	0,85	0,65
	Stuttgart	0,41	0,29	0,42	0,29	0,42	0,32	0,45	0,33	0,45	0,34	0,45	0,35
Finnland	Helsinki	3,65	2,73	3,65	2,73	3,91	2,94	3,91	2,94	4,05	3,05	4,12	3,11
Frankreich	Paris	0,97	0,75	0,97	0,76	1,05	0,80	1,08	0,83	1,09	0,84	1,09	0,84
Großbritannien	London	1,47	1,12	1,47	1,13	1,60	1,18	1,67	1,25	1,68	1,26	1,68	1,26
Italien	Rom	2,02	1,51	2,02	1,51	2,10	1,60	2,21	1,67	2,23	1,68	2,23	1,68
Niederlande	Amsterdam	0,80	0,62	0,80	0,63	0,84	0,63	0,87	0,66	0,88	0,67	0,88	0,67
Norwegen	Oslo	2,63	2,00	2,81	2,11	3,02	2,27	3,13	2,37	3,26	2,45	3,32	2,48
Österreich	Wien	1,30	1,00	1,30	1,01	1,39	1,05	1,46	1,08	1,47	1,09	1,47	1,09
Portugal	Lissabon	3,57	2,69	3,57	2,69	3,78	2,81	3,92	2,95	3,95	2,98	3,95	2,98
Spanien	Madrid	2,85	2,14	2,86	2,14	3,02	2,27	3,13	2,34	3,15	2,35	3,15	2,35
Schweden	Stockholm	2,68	2,01	2,82	2,11	3,02	2,27	3,13	2,37	3,26	2,48	3,32	2,52
Schweiz	Zürich	0,86	0,65	0,95	0,70	0,97	0,71	1,00	0,75	1,01	0,76	1,01	0,76
Türkei	Istanbul	5,03	3,76	5,12	3,82	5,38	4,03	5,59	4,21	5,63	4,24	5,63	4,24
<b>Afrika</b>													
Ägypten	Kairo	5,63	4,22	5,93	4,44	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70
Belgisch Kongo	Leopoldville	10,57	7,92	11,12	8,34	11,76	8,82	11,76	8,82	12,16	9,13	12,35	9,28
Ghana	Accra	9,79	7,34	10,32	7,75	11,00	8,23	11,00	8,23	11,54	8,66	11,59	8,69
Marokko	Casablanca	3,22	2,39	3,23	2,43	3,31	2,47	3,29	2,46	3,32	2,48	3,32	2,48
Südafrik. Union	Johannesburg	13,48	10,07	14,11	10,58	14,99	11,26	15,66	11,75	16,32	12,24	16,59	12,43
<b>Asien</b>													
Birma	Rangun	14,82	11,12	15,56	11,67	16,55	12,39	17,21	12,92	17,68	13,27	17,85	13,40
Ceylon	Colombo	13,43	10,07	14,11	10,58	14,99	11,26	14,99	11,26	14,99	11,26	14,99	11,26
Hongkong	Victoria	19,09	14,31	20,01	15,03	21,29	15,96	23,08	17,33	23,63	17,74	23,78	17,81
Indien	Bombay	12,12	9,08	12,74	9,54	13,52	10,16	13,52	10,16	13,52	10,16	13,52	10,16
	Kalkutta	13,23	9,91	13,90	10,42	14,78	11,09	14,78	11,09	14,78	11,09	14,78	11,09
Indonesien	Djakarta	17,14	12,86	18,01	13,52	19,19	14,36	20,00	14,99	20,69	15,51	20,96	15,71
Irak	Basra	7,56	5,68	7,96	5,97	8,44	6,34	8,44	6,34	8,44	6,34	8,44	6,34
Iran	Teheran	8,72	6,55	9,17	6,89	9,70	7,31	9,70	7,31	9,70	7,31	9,70	7,31
Israel	Tel Aviv	5,63	4,22	5,93	4,44	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70
Japan	Tokio	23,24	17,43	24,40	18,30	25,96	19,45	27,04	20,29	27,65	20,73	27,85	20,87
Libanon	Beirut	5,63	4,22	5,93	4,44	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70
Pakistan	Karachi	11,11	8,34	11,63	8,73	12,35	9,28	12,35	9,28	12,35	9,28	12,35	9,28
Syrien	Damaskus	5,63	4,22	5,93	4,44	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70	6,30	4,70
Thailand	Bangkok	15,97	11,99	16,80	12,61	17,85	13,40	18,62	13,96	18,77	14,07	18,77	14,07
<b>Australien und Ozeanien</b>													
Austral. Bund	Sydney <sup>2)</sup>	22,22	16,66	22,22	16,67	22,22	16,67	24,11	18,07	25,30	18,97	25,70	19,28
Neuseeland	Auckland <sup>2)</sup>	25,87	19,40	25,87	19,40	25,87	19,40	27,76	20,84	28,95	21,71	29,36	22,01
<b>Amerika</b>													
Argentinien	Buenos Aires	19,53	14,66	20,25	15,19	20,50	15,37	21,32	16,00	22,12	16,60	22,39	16,80
Bolivien	La Paz	21,38	16,08	21,38	16,09	22,05	16,59	22,65	17,01	22,76	17,09	22,76	17,09
Brasilien	Rio de Janeiro	17,09	12,84	17,72	13,32	19,29	14,49	19,74	14,83	20,27	15,47	20,54	15,79
Chile	Santiago	20,08	15,08	20,80	15,61	21,04	16,79	21,86	16,42	22,67	17,02	22,93	17,22
Kanada	Montreal	11,09	8,32	11,09	8,32	11,68	8,78	12,20	9,16	12,75	9,58	12,98	9,74
	Toronto	11,57	8,72	11,55	8,69	12,14	9,11	12,66	9,53	13,22	9,95	13,44	10,12
Kolumbien	Barranquilla	15,12	11,34	15,12	11,34	15,88	11,93	16,44	12,35	16,55	12,43	16,55	12,43
Kuba	Havana	13,13	9,88	13,15	9,91	13,73	10,37	14,40	10,90	14,92	11,23	15,12	11,34
Mexiko	Mexiko City	14,44	10,99	14,49	11,09	15,08	11,55	15,71	12,11	16,28	12,55	16,51	12,73
Peru	Lima	19,53	14,69	19,53	14,70	20,20	15,20	20,80	15,62	20,92	15,71	20,92	15,71
Uruguay	Montevideo	19,53	14,66	20,25	15,19	20,50	15,37	21,32	16,00	22,12	16,60	22,39	16,80
Venezuela	Caracas	14,32	10,75	14,32	10,75	15,04	11,30	15,67	11,75	15,79	11,84	15,79	11,84
Vereinigte Staaten	New York	11,47	8,61	11,47	8,61	12,05	9,07	12,58	9,46	13,13	9,87	13,36	10,04

Anmerkung: Durchschnitte berechnet nach den Luftfrachttarifen der IATA (International Air Transport Association). Für die Berechnung der Luftfracht wird das Bruttogewicht einer Sendung zugrunde gelegt, wobei Bruchteile von 1 kg auf das nächste  $\frac{1}{2}$  kg aufgerundet werden. Ausnahmen bilden sperrige Güter, für welche im innereuropäischen Verkehr 7 dm<sup>3</sup> und im außereuropäischen Verkehr 9 dm<sup>3</sup> als 1 kg berechnet werden. — Für hochwertige Güter, deren Wert mindestens \$ 16,50 per kg beträgt, werden Wertzuschläge erhoben, und zwar in Anlehnung an die Frachtrate für Mengen unter 45 kg. Saisonwechsel im allgemeinen jeweils 1. April und 1. Oktober. — <sup>1)</sup> Umgerechnet von US \$ (1 \$ = DM 4,20) — <sup>2)</sup> Ostroute (über Indien).

**noch: III. Luftverkehr**  
**noch: B. Luftfrachtraten im Güterverkehr**  
**Spezialluftfrachtraten für einige wichtige Waren von Frankfurt (Main)**  
**nach wichtigen internationalen Flughäfen**  
Raten in DM je kg\*

Warenart	Bestimmungsort	Mindest- gewicht in kg	Stand November					Stand August 1960	
			1954	1956	1957	1958	1959		
von Frankfurt (Main) nach .....									
Kleidung, Fußbekleidung einschl. aller Ober- und Unterbekleidung a. n. g. ....	d) Boston .....	45	4,54	4,54	4,62	4,62	4,62	3,02	
	Brüssel .....	250	0,46	0,46	0,46 <sup>1)</sup>	0,46 <sup>2)</sup>	0,46 <sup>2)</sup>	0,46 <sup>2)</sup>	
	c) Göteborg .....	100	1,39	1,39	1,47	1,47	—	—	
	d) New York .....	45	4,54	4,54	4,62	4,62	4,62	3,02	
	c) Stockholm .....	100	1,60	1,60	1,68	1,68	1,76	1,76	
	c) Teheran .....	250	4,83	4,83	4,83	4,66 <sup>2)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>	
Gewebe, ohne Textilfertigwaren .....	c) Göteborg .....	250	1,39	1,39	1,47	1,47	—	—	
	a) New York .....	45	4,88	4,54	4,62	4,62	4,62	3,02	
	c) Stockholm .....	100	1,60	1,60	1,68	1,68	1,76	1,76	
	c) Teheran .....	250	4,83	4,83	4,83	4,66 <sup>2)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>	
Holz, Kunstwaren .....	Casablanca .....	100	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	
Leder und Lederwaren ohne Lederbekleidung	a) Algier .....	45	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	
	a) New York .....	45	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09	3,36	
Maschinen, Werkzeuge a. n. g., ohne Dampf- u. Motorschiffmaschinen-Ersatzteile .....	c) Brüssel .....	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	
	New York .....	45	5,09 <sup>1)</sup>	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09	
Maschinen, Geschäfts-, Büro- .....	Kairo .....	100	3,24	3,24	3,40	3,86 <sup>2)</sup>	3,86 <sup>2)</sup>	3,86 <sup>2)</sup>	
	New York .....	45	—	5,08	5,33	5,33	5,33	5,33	
Elektr. Ausrüstungen ohne Maschinen .....	d) Algier .....	100	—	1,51	1,51	1,51	1,51	1,51	
	c) Amsterdam .....	100	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	
	c) Bagdad .....	45	—	4,62	4,87	4,87	4,87	4,87	
	Baranquilla .....	45	—	8,48	8,48	8,48	8,48	8,48	
	Bogotá .....	45	—	9,53	9,53	9,53	9,53	9,53	
	Caracas .....	45	—	8,57	8,57	8,57	8,57	8,57	
	Curacao .....	45	—	7,94	7,94	7,94	7,94	7,94	
	Houston .....	45	—	—	6,59	6,72	6,72	6,72	
	Mexiko City .....	45	—	7,69	7,69	7,69	7,69	7,69	
	New York .....	45	6,13 <sup>1)</sup>	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09	
	Radio-, Fernsehapparate und/oder Musiktrollen sowie Fernseh-, Radio- u. phonographische Kombinationen .....	c) Beirut .....	100	—	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40
c) Brüssel .....		250	—	0,46	0,46	0,42	0,42	0,42	
100		0,48	—	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	
c) Casablanca .....		100	—	1,93	1,93	1,93	1,93	1,93	
c) Teheran .....		250	5,04	5,29 <sup>2)</sup>	5,29 <sup>1)</sup>	4,66 <sup>2)</sup>	—	—	
c) Tunis .....		100	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	
Algier .....		45	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	
Optische Waren, photographische und Projek- tionsausrüstungen, einschl. Zubehör und Ersatzteile a. n. g. ....	d) Mexiko City .....	45	8,36	7,69	7,85	7,85	7,85	7,85	
	a) New York .....	45	5,09	5,09	5,25	5,25	5,25	3,40	
	Instrumente, Apparate und Zubehör	c) London .....	100	0,71	0,71	0,71	0,76	0,76	0,76
Wissenschaftliche und Labor- .....	45	—	—	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	
Chirurgische, medizinische und zahnärztliche Instrumente mit Zubehör .....	Athen .....	45	—	—	—	2,44	2,44	2,44	
	Beirut .....	45	—	—	—	3,44	3,44	3,44	
	Houston .....	45	7,06	6,59	6,76	6,89	6,89	6,89	
	Kairo .....	45	—	—	3,44	3,44	3,44	3,44	
	b) New York .....	45	5,54	5,08	5,25	5,25	5,25	3,40	
	Uhren aller Art a. n. g. ....	Houston .....	45	7,73	7,52	7,52	7,64	7,64	7,64
	Montreal .....	45	—	—	—	6,38	6,38	6,38	
New York .....	45	6,22	6,01	6,01	6,01	6,01	6,01		
Silberschmiedewaren und Schneidwaren aus Silber .....	Houston .....	45	6,85	—	—	—	7,52	7,52	
	c) New York .....	45	5,33	—	—	—	5,88	5,88	
Kugellager .....	London .....	100	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	
Bijouteriewaren .....	d) London .....	45	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	
	c) New York .....	45	5,09 <sup>1)</sup>	5,09	5,09	5,09	5,09	5,09	
Chemikalien, Drogen, Pharmazeutika und Arzneimittel a. n. g. ....	a) Bagdad .....	100	4,62	—	—	4,70	4,70	4,70	
	c) Brüssel .....	250	0,46	0,46	0,46 <sup>1)</sup>	0,46 <sup>1)</sup>	0,46 <sup>1)</sup>	0,46 <sup>1)</sup>	
	a) Damaskus .....	100	3,53	—	3,65	3,65	3,53	3,53	
	Mexiko City .....	45	—	7,69	7,69	7,69	7,69	7,69	
	a) New York .....	45	5,09	5,09	5,09	5,09	3,82	3,82	
	a) Teheran .....	100	5,45	5,45	5,59	4,66 <sup>1)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>	3,82 <sup>2)</sup>	
	—	—	—	—	—	—	—	—	

Anmerkungen: Siehe Seite 28

**noch: III. Luftverkehr**  
**noch: B. Luftfrachtraten im Güterverkehr**  
**noch: Spezialluftfrachtraten für einige wichtige Waren nach Frankfurt (Main)**  
**von wichtigen internationalen Flughäfen**  
**Raten in DM je kg\***

Warenart	Versandort	Mindest- gewicht in kg	Stand November					Stand August 1960	
			1954	1956	1957	1958	1959		
nach Frankfurt (Main) von .....									
Kleidung, Fußbekleidung, Über- und Unter- kleidung a. n. g. ....	Barcelona .....	100	—	—	1,34	1,34	1,34	1,34	
	d) Brüssel .....	100	0,38 <sup>4)</sup>	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	
	c) Malmö .....	100	—	1,22	1,26	1,26	1,26	1,26	
	c) Manchester .....	250	—	1,05	1,05	1,05	0,88	0,88	
	Mexiko City ....	45	—	7,14	7,22	7,22	7,22	7,22	
	Paris .....	45	—	—	0,55 <sup>1)</sup>	0,55 <sup>1)</sup>	0,55	0,50	
	c) New York .....	45	4,54	4,54	4,62	4,66	4,63 <sup>5)</sup>	4,63 <sup>5)</sup>	
	Tel Aviv/Jaffa ..	100	—	3,23	3,23	3,23	3,23	3,23	
	c) Zürich .....	45	—	—	0,59	0,59	0,59	0,59	
	Garne und Zwirne und/oder Fasern a. n. g. ...	c) Manchester .....	100	—	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97
c) Manchester .....		500	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	
New York .....		45	4,83	4,54	4,62	4,66	4,63 <sup>5)</sup>	3,06 <sup>5)</sup>	
Tokio .....		100	—	—	—	9,41 <sup>3)</sup>	9,41 <sup>3)</sup>	8,74 <sup>3)</sup>	
Gewebe, ohne Textilfertigerwaren .....	Bogotá .....	45	—	8,99	9,07	9,07	9,07	9,07	
	Caracas .....	45	—	6,64	6,72	6,72	6,72	6,72	
	Dublin .....	45	—	—	1,18	1,18	1,18	1,18	
	c) London .....	100	0,76	0,76	0,76	0,76	0,76	0,76	
	c) Manchester .....	100	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97	
	Mexiko City ....	45	—	7,14	7,22	7,22	7,22	7,22	
	New York .....	45	4,91	4,54	4,62	4,66	4,63 <sup>5)</sup>	3,06 <sup>5)</sup>	
	Paris .....	45	—	0,50	0,50 <sup>1)</sup>	0,50	0,50	0,50	
	Tokio .....	100	—	—	—	9,41 <sup>3)</sup>	9,41 <sup>3)</sup>	8,74 <sup>3)</sup>	
	Tierische Eingeweide und/oder Gedärme ...	Damaskus .....	100	2,56	2,56	2,81	2,81	2,26 <sup>2)</sup>	2,06 <sup>2)</sup>
Delhi .....		100	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	
Istanbul .....		250	2,06	—	—	—	2,35	2,35	
Kairo .....		100	2,23	—	2,35	2,35	2,27 <sup>2)</sup>	2,27 <sup>2)</sup>	
Kalkutta .....		100	4,24	4,24	4,24	4,24	4,24	4,24	
Karachi .....		100	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	3,44	
Oran .....		100	—	—	—	1,60	1,60	1,60	
Teheran .....		250	3,36	3,02	3,02	2,39	2,39	2,39	
Gold, verfeinert oder unverfeinert .....		f) Johannesburg ...	1000	9,41	9,41	9,41	9,41	9,41	9,41
		Opium roh .....	Istanbul .....	250	—	2,39	2,52	2,52	2,52
	Chemikalien, Drogen, Pharmazeutik- und Arzneimittel a. n. g. ....		Montreal .....	250 <sup>6)</sup>	—	—	—	—	4,17 <sup>7)</sup>
			45	—	5,54	5,46	5,46	5,46 <sup>5)</sup>	5,46 <sup>5)</sup>
b) New York .....		250 <sup>6)</sup>	—	—	—	—	3,80 <sup>6)</sup>	3,80 <sup>6)</sup>	
Kosmetika Toilettenartikel u. Parfüme a. n. g.	b) New York .....	45	5,12	5,08	5,08	5,12	5,09 <sup>5)</sup>	5,09 <sup>5)</sup>	
	Geschäfts- und Büromaschinen a. n. g. ....	Bergen .....	100	—	—	1,89	1,89	1,89	1,89
		Glasgow .....	250	1,05 <sup>1)</sup>	1,05 <sup>1)</sup>	—	—	1,18	1,18
b) Houston .....		45	7,10	6,59	6,26	6,30	6,30 <sup>5)</sup>	6,30 <sup>5)</sup>	
	b) New York .....	45	5,59	5,09	5,33	5,38	5,37 <sup>5)</sup>	5,37 <sup>5)</sup>	
	Stockholm .....	100	1,51	1,72 <sup>3)</sup>	1,81 <sup>3)</sup>	1,85 <sup>3)</sup>	1,89 <sup>3)</sup>	1,89 <sup>3)</sup>	
	Optische Instrumente, Apparate und Zubehör	d) Mailand .....	100	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
d) Mailand .....		250	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	
d) Mailand .....		500	0,67	—	—	—	—	—	
Elektrische Ausrüstungen u. od. Vorrichtungen o. ng. <sup>8)</sup> .....	a) New York/Boston	45	5,12 <sup>2)</sup>	5,08	5,08	5,08	5,08 <sup>5)</sup>	5,08 <sup>5)</sup>	
Fische und Fischwaren .....	Belgrad .....	45	—	—	1,47	1,47	1,47	1,47	
	Lissabon .....	100	—	1,55	1,55	—	—	—	
	Lissabon .....	250	—	1,22	1,22	—	1,97 <sup>3)</sup>	1,97 <sup>3)</sup>	
	Tanger .....	45	—	—	1,72	1,72	1,72	1,72	
Pelze, Häute, Felle, ohne Pelzbekleidung a. n. g.	Athen .....	45	—	—	—	—	2,69	2,69	
		100	—	2,44	2,44	—	2,44	2,44	
		250	—	—	—	—	2,18	1,81	
		500	—	—	—	—	1,81	—	
	Bangkok <sup>9)</sup> .....	45 <sup>9)</sup>	5,12	5,12	5,12	5,12	5,12	5,12	
	Johannesburg ...	250	4,70	4,70	—	4,96	4,96	4,96	
	Karachi <sup>10)</sup> .....	100	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15	3,15	
	b) London .....	100	0,76	0,76	0,76	0,88	0,88	0,88	
	d) Mailand <sup>11)</sup> .....	100	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	
	b) Montreal .....	45	—	5,54	5,37	4,49	4,54 <sup>5)</sup>	4,54 <sup>5)</sup>	
	New York .....	45	5,12	—	5,03 <sup>12)</sup>	4,20 <sup>12)</sup>	4,17 <sup>5)</sup> <sup>12)</sup>	4,17 <sup>5)</sup> <sup>12)</sup>	
	a) Paris <sup>13)</sup> .....	100	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59 <sup>3)</sup>	
	Teheran .....	250	2,98	2,86	2,86	2,39	2,39	2,39	

Anmerkungen: \*) Umgerechnet von US Dollar (1 \$ = DM 4,20). — a) Zollwert nicht über US-\$ 11. — per Brutto-Kilo. — b) Zollwert nicht über US-\$ 110. — per Brutto-Kilo. — c) Zollwert nicht über US-\$ 55. — per Brutto-Kilo. — d) Zollwert nicht über US-\$ 22. — per Brutto-Kilo. — e) Zollwert nicht über US-\$ 5. — per Brutto-Kilo. — f) Der Verlader kann jeden Beförderungswert erklären. Wenn der erklärte Beförderungswert US-\$ 16,50 überschreitet, so wird ein Wertzuschlag von 0,1% des erklärten Transportwertes extra berechnet (Ab Juli 1957). Die Zollwertbeschränkungen kamen im Laufe der Jahre 1955/1956 in Fortfall. — <sup>1)</sup> Mindestgewicht 200 kg. — <sup>2)</sup> Mindestgewicht 45 kg. — <sup>3)</sup> Kombinierte Raten (Umladung nach bzw. von anderen deutschen Flughäfen). — <sup>4)</sup> Mindestgewicht 500 kg. — <sup>5)</sup> Ab Juli 1959 Mindestgewicht 100 lbs. Frachtrate umgerechnet von US-\$ je lbs. — <sup>6)</sup> Mindestgewicht 550 lbs. Frachtrate umgerechnet von US-\$ je lbs. — <sup>7)</sup> Ohne Geschäfts- und Büromaschinen. — <sup>8)</sup> Elektrische Geräte a. n. g., ohne Maschinen. — <sup>9)</sup> Reptilhäute, bis Dezember 1957 Mindestgewicht 30 kg. — <sup>10)</sup> Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelhäute. — <sup>11)</sup> Fuchspelze. — <sup>12)</sup> Einschl. Pelzbekleidung a. n. g. — <sup>13)</sup> Lamm-, Ziegen-, Schaf- und Zickelhäute und -Pelze, ohne Bekleidung.

## Quellenverzeichnis

### I. Eisenbahnverkehr

#### A. Verkehrspreise: Bundesrepublik Deutschland

#### B. Personenfahrpreise des Auslands und im Transitverkehr

Deutsche Bundesbahn, Hauptverwaltung, Frankfurt (Main)  
Amt für internationalen Personenverkehr, Frankfurt (Main),  
Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Personen-, Gepäck-,  
Expres-, Güter- und Tierverkehr der Eisenbahnen des öf-  
fentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutsch-  
land (Eisenbahnkurse für die Umrechnung fremder Wäh-  
rungen)

### II. Seeverkehr

#### A. Index der Seefrachtraten

Deutscher Seefrachtenindex  
Index der Trampschiffahrtsfrachten,  
Großbritannien  
Index der Tankerfrachten, Großbritannien  
Index der Seefrachtraten, Niederlande  
Index der Trampschiffahrtsraten, Dänemark  
Index der Seefrachtraten, Norwegen  
Index der Seefrachtraten, Schweden  
Internationaler Trampfrachtenindex, Italien

Bundesministerium für Verkehr, Abt. See, Hamburg  
Chamber of Shipping of the United Kingdom, London

Harley Mullion and Co. Ltd., London  
Joh. den Braber, Rotterdam  
Statistiske Efterretninger, Kobenhavn  
Norwegian Shipping News, Oslo  
Kommers Kollegium, Stockholm  
Informazioni Marittime, Roma

#### B. Sonstige Schiffahrtsindices

Activity-Index  
Zeitcharter-Volume-Index  
Getreidetanker-Rentabilitäts-Index  
Average Freight Rate Assessment für die  
Tankerfahrt

Westinform Weekly Market Service, London  
Westinform Weekly Market Service, London  
Westinform Weekly Market Service, London  
Lloyd's List and Shipping Gazette, London

#### C. Frachtraten der Trampschiffahrt

##### 1. im Überseeverkehr

Lloyd's List and Shipping Gazette, London  
Fairplay, London  
Norwegian Shipping News, Oslo  
Informazioni Marittime, Roma  
Journal of Commerce, New York  
Financial Times, London  
Notes Rapides, Paris  
Economische Voorlichting, Rotterdam  
The Review of the River Plate, Buenos Aires  
Harley Mullion and Co. Ltd., London  
Metal Bulletin, London  
Iron and Coal, London

Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweignieder-  
lassung Hamburg  
Europäischer Wirtschaftsdienst, Berlin  
Wirtschaftskorrespondent, Hamburg  
Hansa, Zeitschrift für Schiffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg  
Transportdienst, Verlader- und Verkehrsfachblatt, Hamburg  
Erdöl-Informationsdienst A. Stahmer, Hamburg  
F. O. Licht, KG, Zuckerwirtschaftlicher Verlag, Ratzeburg  
Frachten-Kurz- bzw. -Wochen- oder -Monatsberichte  
deutscher Wirtschaftszeitungen

##### 2. im Küstenverkehr

Lloyd's List and Shipping Gazette, London  
Frachtenspiegel des Verbands deutscher Küstenschiffer,  
Hamburg-Altona  
Teutonia, Fracht- und Assekuranzkontor, Zweignieder-  
lassung Hamburg  
Hansa, Zeitschrift für Schiffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg  
Transportdienst, Verlader- und Verkehrsfachblatt, Hamburg  
Frachten-Kurz- bzw. -Wochen- oder -Monatsberichte  
deutscher Wirtschaftszeitungen

#### D. Frachtsätze der Binnenschiffahrt

Bundesministerium für Verkehr, Bonn  
Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschiffahrt, Duisburg  
Wasser- und Schiffahrtsdirektion, Mainz (Wasserstände)  
Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschiffahrt, Duisburg  
(Kleinwasser-Zuschlags-Sätze)

#### E. Durchschnittliche Kleinwasserzuschläge

### III. Luftverkehr

#### A. Flugpreise im Personenverkehr (IATA-Preise)

ABC World Airways Guide, London  
Fluglisten verschiedener in- und ausländischer Fluggesell-  
schaften (Lufthansa, KLM, PAA, Air France, BOAC, BEA,  
SAS, Swissair, SABENA, Alitalia u. a. m.)

#### B. Luftfrachten im Güterverkehr (IATA-Raten) für Waren im Gewicht unter bzw. über 45 kg für Waren mit Spezialluftfrachtraten (im Verkehr von und nach Frankfurt)

Tariflisten für allgemeine bzw. Spezialluftfrachtraten ver-  
schiedener in- und ausländischer Fluggesellschaften (Luft-  
hansa, KLM, PAA, Air France, BEA, SAS, Swissair,  
SABENA u. a. m.)

# PREISE - LÖHNE - WIRTSCHAFTSRECHNUNGEN

Die Serie gliedert sich in 16 Einzelreihen

**Reihe 1: Einfuhrpreise und Index der Einkaufspreise für Auslandsgüter**

Die Reihe erscheint jährlich mit den Monatszahlen (etwa 70 Waren und 120 Meßziffern) für das abgelaufene Jahr und den Durchschnitt für die Jahre seit 1950 sowie monatlich mit den neuesten Zahlen.

**Reihe 2: Preise und Preisindex ausgewählter Grundstoffe**

Diese Reihe erscheint jährlich mit Monatszahlen (etwa 95 Grundstoffe und etwa 200 Meßziffern) sowie monatlich nur mit Preisindices. Die Monatshefte wurden bis März 1960 in der Arbeitsreihe VI/2 der Statistischen Berichte herausgegeben.

**Reihe 3: Preise und Preisindices für industrielle Produkte**

Die Reihe (etwa 500 monatlich errechnete Meßziffern) wird voraussichtlich 1961 mit den Monats- und Jahreszahlen seit 1950 erscheinen und soll jährlich fortgesetzt werden. Ab August 1960 erscheinen Monatshefte als Fortsetzung des früheren Statistischen Berichtes Arbeitsreihe VI/6.

**Reihe 4: Preise und Preisindices für die Land- und Forstwirtschaft**

Die Reihe (etwa 350 Meßziffern) enthält die Indices der Erzeugerpreise land- und forstwirtschaftlicher Produkte sowie die der Einkaufspreise landwirtschaftlicher Betriebsmittel und ist erstmalig für die Jahre und Monate (z. T. Vierteljahre) von 1950 bis 1958/59 herausgegeben worden. Sie wird jährlich fortgesetzt. Als Ergänzung erschienen bis Juli 1960 monatlich die Arbeitsreihen VI/6 und VI/7 der Statistischen Berichte, die ab August 1960 durch Monatshefte zu PLW Reihe 4 ersetzt werden.

**Reihe 5: Meßziffern für Bauleistungspreise und Preisindices für Bauwerke**

Die vierteljährlich erscheinende Reihe enthält Meßziffern für Bauleistungspreise, Preisindices der einzelnen Bauarbeiten und Indices zunächst für Wohngebäude (Ein- und Mehrfamiliengebäude). Eine Erweiterung durch Indices für andere Gebäude- und verschiedene Straßenarten ist vorgesehen. Das erste Heft der Reihe enthält ein vollständiges Leistungsverzeichnis, ausführliche Baubeschreibungen und Wägungsschemata der den Indexberechnungen zugrunde gelegten Wohngebäudetypen. Die Reihe erscheint als Fortsetzung der früheren Statistischen Berichte VI/21. Jedem Heft der Reihe 5 geht ein Vorbericht in verkürzter Form voraus.

**Reihe 6: Einzelhandelspreise und Indices der Verbraucherpreise**

Neben den monatlichen Landes- und Bundesdurchschnittspreisen für rund 300 Waren und Leistungen und den Bundesdurchschnitt für etwa 55 bis 60 Waren und Leistungen sowie einigen bundeseinheitlichen Tarif- und Gebührensätzen enthält das Jahreshaft dieser Reihe die monatliche Entwicklung des Preisindex für die Lebenshaltung (gegliedert nach Bedarfs- und Warengruppen sowie Waren) und des Index der Einzelhandelspreise (gegliedert nach Branchen sowie Warengruppen und Waren). Ferner sind Übersichten aufgenommen, die die Streuung der Preise für die Lebenshaltung an einem Stichtag erkennen lassen. Als Ergänzung wird außerdem monatlich ein Heft mit den neuesten Berechnungsergebnissen zum Preisindex für die Lebenshaltung und zum Index der Einzelhandelspreise sowie mit Bundesdurchschnittspreisen und ein kurzgefaßter Vorbericht herausgegeben. Außerdem erscheint wöchentlich noch eine Ausgabe mit den Meßziffern der Verbraucherpreise ausgewählter Nahrungsmittel in den Landeshauptstädten.

**Reihe 7: Preise für Verkehrsleistungen**

Die Reihe erscheint viermal im Jahr. Sie gibt Auskunft über Preise im Eisenbahnverkehr, in der See- und Binnenschifffahrt und im Luftverkehr (350 Verkehrsrelationen und 60 Indexreihen), überwiegend mit Monatszahlen.

**Reihe 8: Großhandelspreise im Ausland**

Vierteljährlich mit Zahlen für die letzten 15 Monate erscheinen 3 Hefte in monatlichem Abstand.

Teil I: Nahrungs- und Genussmittel, Technische Güter u. ä. (etwa 75 Waren in 540 Preisreihen).

Teil II: Textilien, Leder, Papier, Harze, Treibstoffe, Baustoffe u. ä. (etwa 65 Waren in 540 Preisreihen).

Teil III: Kohle, Metalle, Chemikalien, Kunststoffe u. ä. (etwa 100 Waren in 540 Preisreihen).

Als aktuelle Berichte werden monatlich die Hefte „Weltmarktpreise ausgewählter Waren“ herausgegeben, die eine Auswahl aus den Teilen I—III enthalten.

**Reihe 9: Einzelhandelspreise im Ausland**

Die Reihe erscheint vierteljährlich mit Zahlen für die letzten 15 Monate (mehr als 40 Länder mit etwa 1600 Preisreihen) und Preisindices für die Lebenshaltung in etwa 100 Ländern).

**Reihe 10: Internationaler Vergleich der Preise für die Lebenshaltung**

Der Bericht erscheint in ausführlicher Form einmal jährlich und enthält internationale Kaufkraftvergleiche (Verbraucherpreisparitäten) der ausländischen Währungen im Verhältnis zur RM/DM als Ergebnisse von Preisvergleichen für Waren und Dienstleistungen der Lebenshaltung im langjährigen Überblick. Bisher wurden Vergleiche mit über 40 Ländern durchgeführt. Daneben erscheint ein monatlicher Bericht in der gleichen Reihe zur aktuellen Unterrichtung, der jeweils neuere Rechnergebnisse bzw. die Ergebnisse neu berechneter Preisvergleiche enthält.

**Reihe 11: Tarifföhne und -gehälter**

Eine Loseblattsammlung, die im Mai und November eines jeden Jahres auf den neuesten Stand gebracht wird und sich in Teil I für Arbeiter und Teil II für Angestellte gliedert, enthält Lohnsätze aus 341 und Gehaltsätze aus 126 Tarifverträgen. Es werden Zeilohnsätze der höchsten tariflichen Altersstufe und Monatsgehälter (Anfangs- und Endgehälter) für ausgewählte Lohn- bzw. Gehaltsgruppen sowie „Wichtige tarifliche Regelungen“ dargestellt. Als Teil III erscheint vierteljährlich ein Heft, das die vierteljährlichen Entwicklungsreihen des Index der Tarifföhne und -gehälter sowie der tariflichen Arbeitszeiten in der Gliederung nach Wirtschaftsgruppen enthält.

**Reihe 12: Verdienste und Löhne im Ausland**

Der Bericht bringt jährlich in 2 Heften (Heft 1: Arbeitnehmerverdienste und Arbeitszeiten, Streiks und Aussperrungen im Ausland; Heft 2: Tarifföhne und Lohnindices in ausgewählten Ländern) Angaben über Arbeitnehmerverdienste, tarifliche Lohn- und Gehaltsätze, Lohnindices, Arbeitszeiten, Streiks und Aussperrungen im Ausland. Neben Tabellen enthält er begriffliche und methodische Erläuterungen zu den Statistiken der einzelnen Länder.

**Reihe 13: Wirtschaftsrechnungen**

Jährlich wird in zwei Teilen über die Entwicklung der monatlichen Einnahmen und Ausgaben sowie des Verbrauchs von Lebensmitteln in Vier-Personen-Arbeitnehmerhaushalten einer mittleren (Teil I) sowie Zwei- und Drei-Personen-Haushalten von Renten- und Fürsorgeempfängern einer unteren Verbrauchergruppe (Teil II) berichtet. Die Hefte enthalten Zahlen für die einzelnen Monate des Kalenderjahres sowie für die Monate im Vierteljahres- und Jahresdurchschnitt mit Vergleichszahlen für frühere Erhebungsjahre. Als Ergänzung zu Teil I erscheinen drei Vierteljahreshefte mit Angaben für die einzelnen Monate der Vierteljahre sowie der Monate im Vierteljahresdurchschnitt. Außerdem werden in Sonderheften die Ergebnisse von Jahresuntersuchungen für Haushalte verschiedener Bevölkerungsgruppen veröffentlicht, von denen Sonderheft 1 über Arbeitnehmerhaushalte 1949 und 1950/51 sowie Sonderheft 2 über Rentnerhaushalte 1951/52 inzwischen erschienen sind.

**Reihe 14: Arbeiterverdienste der Landwirtschaft**

Eine halbjährlich für die Berichtsmonate März und September, ab 1959 jährlich für den Monat September, erscheinende Reihe enthält die durchschnittlichen Bruttobarverdienste ausgewählter Arbeitergruppen und die durchschnittlichen Arbeitszeiten der Arbeiter im Stundenlohn in Betrieben mit einer landwirtschaftlichen Nutzfläche von 20 und mehr Hektar. Auch Indices werden berechnet.

**Reihe 15: Arbeitnehmerverdienste in Industrie und Handel**

Die Reihe erscheint vierteljährlich — erstmalig mit Angaben für Februar 1957 — und bringt jeweils für den mittleren Monat des Quartals Angaben über die durchschnittlich bezahlten Wochenarbeitsstunden, Bruttostunden- und Bruttowochenverdienste der Arbeiter und die Monatsverdienste der Angestellten in 56 Wirtschaftsgruppen, gegliedert nach Geschlecht und Leistungsgruppen im Bundesgebiet und in den einzelnen Ländern. Auch Indices werden berechnet. Die Ergebnisse vor Februar 1957 wurden in der früheren Reihe 10 „Arbeiterverdienste“ veröffentlicht.

**Reihe 16: Arbeiterverdienste im Handwerk**

Die Reihe erscheint halbjährlich, erstmalig mit Angaben für November 1957.

**HERAUSGEBER: STATISTISCHES BUNDESAMT · WIESBADEN  
VERLAG: W. KOHLHAMMER GmbH · STUTTGART UND MAINZ**